

ГЕРМАНСКИЙ ФЛОТ В ПЕРВУЮ МИРОВУЮ ВОЙНУ

Р. фон Шеер


SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Аннотация издательства: Мемуары адмирала Рейнгарда фон Шеера (1863—1928) рассказывают о действиях военно-морских сил Германии в Первую мировую войну. С начала войны Шеер командовал соединением линейных кораблей, в январе 1916 года он был назначен на пост командующего Флотом Открытого моря, в мае того же года руководил германскими силами в знаменитом Ютландском сражении, а позже стал «отцом» стратегии неограниченной подводной войны. Написанные вскоре после окончания войны, воспоминания командующего германским флотом отражают немецкую точку зрения на ход и итоги морского противостояния Британии и Германии.

- Р. фон Шеер
- Предисловие
- Введение
- Часть первая
  - Глава I
  - Глава II
  - Глава III
  - Глава IV
  - Глава V
  - Глава VI
  - Глава VII
  - Глава VIII
  - Глава IX
- Часть вторая
  -
  - Глава X
  - Глава XI
  - Глава XII
- Часть третья
  -
  - Глава XIII
  - Глава XIV
  - Глава XV
  - Глава XVI
  - Глава XVII
  - Глава XVIII
  - Заключение
- Лорд Фишер и британский план войны на море
- Список схем

- Список рисунков и фотографий
- notes
  - 1
  - 2
  - 3
  - 4
  - 5
  - 6
  - 7
  - 8
  - 9
  - 10
  - 11
  - 12
  - 13
  - 14
  - 15
  - 16
  - 17
  - 18
  - 19
  - 20
  - 21
  - 22
  - 23
  - 24
  - 25
  - 26
  - 27
  - 28
  - 29
  - 30
  - 31
  - 32
  - 33
  - 34
  - 35
  - 36
  - 37
  - 38
  - 39
  - 40
  - 41
  - 42

- ○ 43
- ○ 44
- ○ 45
- ○ 46
- ○ 47
- ○ 48
- ○ 49
- ○ 50
- ○ 51
- ○ 52
- ○ 53
- ○ 54
- ○ 55
- ○ 56
- ○ 57
- ○ 58
- ○ 59
- ○ 60
- ○ 61
- ○ 62
- ○ 63
- ○ 64
- ○ 65
- ○ 66
- ○ 67
- ○ 68
- ○ 69
- ○ 70
- ○ 71
- ○ 72
- ○ 73
- ○ 74
- ○ 75
- ○ 76
- ○ 77
- ○ 78
- ○ 79
- ○ 80
- ○ 81
- ○ 82
- ○ 83
- ○ 84
- ○ 85
- ○ 86

- ○ 87
- ○ 88
- ○ 89
- ○ 90
- ○ 91
- ○ 92
- ○ 93
- ○ 94
- ○ 95
- ○ 96
- ○ 97
- ○ 98
- ○ 99
- ○ 100
- ○ 101
- ○ 102
- ○ 103
- ○ 104
- ○ 105
- ○ 106
- ○ 107
- ○ 108
- ○ 109
- ○ 110
- ○ 111
- ○ 112
- ○ 113
- ○ 114
- ○ 115
- ○ 116
- ○ 117
- ○ 118
- ○ 119
- ○ 120
- ○ 121
- ○ 122
- ○ 123
- ○ 124
- ○ 125
- ○ 126
- ○ 127
- ○ 128
- ○ 129
- ○ 130

- ○ 131
- ○ 132
- ○ 133
- ○ 134
- ○ 135
- ○ 136
- ○ 137
- ○ 138
- ○ 139
- ○ 140
- ○ 141
- ○ 142
- ○ 143
- ○ 144
- ○ 145
- ○ 146
- ○ 147
- ○ 148
- ○ 149
- ○ 150
- ○ 151
- ○ 152
- ○ 153
- ○ 154
- ○ 155
- ○ 156
- ○ 157
- ○ 158
- ○ 159
- ○ 160
- ○ 161
- ○ 162
- ○ 163
- ○ 164

Р. фон Шеер
Германский флот в Первую мировую войну

Предисловие

Победителю принадлежит преимущественное право писать историю войны; разумеется, не станут верить побежденному, потому что он попытается всячески умалить и оправдать свое поражение. Будучи одновременно победителями и побежденными, мы стоим, однако, перед тяжелой задачей, потому что при описании наших успехов мы не должны забывать, что наши силы не были использованы до конца.

Особенно трагичной была участь нашего флота. Он воплощал в себе сознание мощи, проистекавшей в результате объединения Германии, и в соответствии с этим флот должен был служить надежным оплотом для защиты интересов нашего сильно расцветшего народного хозяйства. Наше право иметь подобающее влияние на морях (без чего государство должно было бы захиреть) мы подкрепили созданием флота, но это явилось бельмом на глазу у англичан, и их недоброжелательство стало неизменным спутником нашего роста. Одновременно с развитием нашей мощи мы добивались свободы морей, но Англия никогда не желала с этим примириться, хотя бы даже это несогласие должно было привести к мировой войне.

В продолжительной борьбе, которую Германия вела против своих врагов, стремившихся ее сокрушить, флот сверх всяких [8] ожиданий оказался в состоянии одержать верх; да, именно так, нашему военно-морскому командованию удалось даже прижать упорного противника до такой степени, что он стоял на краю гибели. Но, несмотря на это, мы проиграли войну, и с выдачей германского флота надолго исчезли надежды на то, что мы в состоянии будем самостоятельно вершить свою судьбу. Для истории морской войны, которая в течение нескольких лет велась под моим руководством, для истории войны и том виде, в каком она мне представлялась, эта книга и должна послужить некоторым вкладом. Но мне хотелось бы также поставить германский народ в известность о том, что германский флот, который являлся любимым созданием нации и которым нация вправе была гордиться, стремился исполнить свой долг и вступил в войну с единственным помыслом оправдать оказанное ему доверие и заслуженно стать бок о бок с армией. Воспоминания о совершенных на море славных подвигах будут витать над могилой германского флота, и в них будут жить надежды на то, что нашему народу вновь удастся занять среди других народов положение, подобающее германскому имени.

Шеер

Веймар, сентябрь 1919 г. [9]

Введение

Причины возникновения мировой войны кроются в противоположности англо-саксонских и германских интересов. На стороне противника — притязания на неограниченное господство на море, на преобладание на всех морях, на преимущественное право ведения морской торговли и собирание сокровищ со всех частей света. «Мы первый народ в мире» — таков догмат каждого англичанина, и он не допускает мысли, чтобы другие могли в этом сомневаться.

Английская история дает доказательства энергичного и беспощадного внедрения этого представления. Один из величайших поклонников английского метода ведения морской войны (к тому же наилучшим образом отображенного в истории Англии) американский капитан Мэхэн, автор известной книги «The influence of seapower upon history»[1], следующим образом обрисовал это в исследовании закончившейся в 1783 г. североамериканской войны: «Намерением союзных стран (Америки, Франции и Испании) было отомстить за допущенное бесправие и положить конец тираническому господству, которое Англия присвоила себе на океане. Как полагало тогдашнее поколение, путем освобождения Америки они причинили вред Англии, но [10] ни в Гибралтаре, ни на Ямайке они не устранили беззакония, с которым они там столкнулись; они не смогли как следует приняться за английский флот, англичане не потеряли уверенности в своих силах, и английское господство на море вскоре стало столь же тираническим и еще более необузданным, чем когда бы то ни было».

При всем том Англия сумела с течением времени добиться чуть ли не всеобщего мирового признания законности своих требований. Вся ее политика, опорой для которой служили флот и благоприятное географическое положение Британских островов, всегда проводилась под флагом, на котором было начертано, что все случалось «ad majorm gloriam Britanniae»[2], способствовало также прогрессу человечества. Эгоизм англичан всегда был так велик, что никому другому не предоставлялось никаких выгод даже в том случае, если их использование в данный момент было англичанам не под силу. Яснее всего это проявилось в колониальном вопросе.

Прошло уже с сотню лет с того времени, как на основе славы, добытой под Трафальгаром, было воздвигнуто здание английского могущества и мирового господства, и с тех пор ими старательно избегали рисковать. Вместе с тем не оставалось

неиспользованным ни одно внешнее средство, которое, при известной доле ловкости, дозволяло на нем сыграть, чтобы создать впечатление могущества и тем самым оказать моральное воздействие. Все, что мы сочли бы пустым хвастовством, являлось для британцев лишь выражением их полного превосходства и естественным средством для достижения цели. Достаточно вспомнить хотя бы о таком выражении, как «we have the ships, we have the men, we have the money too» («у нас есть корабли, у нас есть люди, у нас с избытком есть деньги»), или о таких названиях кораблей, как «Irresistible» «Invincible», «Indomitable», «Formidable» («Непреоборимый», «Непобедимый» [11] , «Неукротимый», «Грозный») и многие другие. Хотя мы были бесконечно далеки от всей этой искусственности, тем не менее она не преминула произвести на многих немцев сильное впечатление своим внешним блеском.

Иное дело Пруссия — Германия! Вся ее история протекала под знаком борьбы и нищеты, потому что европейские войны велись преимущественно на ее территории. Народ, руководившийся законами совести, готовый к жертвам и лишениям и всегда способный вновь поднимать голову, народ, которому, казалось, удалось наконец пожать плоды могущества, с таким трудом достигнутого в результате объединения государства. Тяжелые времена, которые ему пришлось пережить, он мог преодолеть только благодаря своему идеализму и проявленной им, под бременем чужеземного владычества, верности долгу по отношению к родине. Сила нашей военной власти всегда основывалась на чувствах добросовестности и сознательности, сочетавшихся под знаменем строгой дисциплины.

Недоступности, вытекавшей из островного положения англичан, противостояло наше континентальное положение в сердце Европы, без тех или иных естественных преград на границах. Вместо того чтобы пользоваться стекавшимися со всех концов мира плодами изобилия, мы принуждены были трудиться в поте лица, чтобы прокормить наш народ на скудной отечественной почве. Но, несмотря на все затруднения, вслед за политическим объединением неожиданным образом удалось также оживить и укрепить наше народное хозяйство.

Завоевательные намерения были совершенно чуждыми германскому народу. Свою потребность в расширении владений он стремился удовлетворить мирным путем, не подвергая риску достигнутое с таким трудом великодержавное положение. Но, когда мы вступили в круг народов, которые чувствовали себя призванными определять судьбы Европы и всего мира, то на нас

посмотрели как на неприятных пришельцев, вмешивающихся не в свое дело. В этом, главным образом, [12] повинна подозрительность британцев, которые, по их образу мыслей, никогда не хотели верить в чистоту наших намерений.

Чтобы укрепить положение и обеспечить возраставшее благосостояние, нам не осталось никакого иного выхода, кроме усиления нашей обороноспособности. Разве мы могли когда-либо мечтать о создании армии, которая превосходила бы армию любого нашего соседа не иначе, как по степени ее оснащенности?

И на этой же основе мы приступили к созданию военно-морского флота, поскольку расширение зависимости нашего народного хозяйства от заграницы и географическое расположение огромных ценностей, находившихся в нашем владении, настоятельно требовали защиты.

Приписывавшееся нам намерение отнять у англичан мировое господство в действительности никогда не существовало; наоборот, наши цели ясно определялись тем фактом, что в соответствии с законом о флоте число наших кораблей было ограничено и не достигало количества английских кораблей. Тем не менее Англия почувствовала себя в опасности и увидела в нас соперника, которого следует уничтожить любой ценой. Это настойчивое стремление объяснялось не столько фактом появления второклассных морских сил в одном из отдаленных от мировых путей уголков Северного моря, сколько оценкой, которая была дана этим силам. Предполагалось, что германский флот был проникнут тем же духом прогресса и целеустремленности, которым вообще характеризовалась сущность германской натуры и под влиянием которого Англия почувствовала себя стесненной и ущемленной.

Бесспорно, постройка флота внесла в наши отношения с Англией более острую ноту, чем случилось бы, если бы все спорные вопросы были разрешены исключительно путем мирной конкуренции; но было бы несправедливо, если бы при исследовании англо-германских отношений первоисточником бедствий мировой войны (и тем более ее несчастливого исхода) [13] попросту было сочтено строительство германского флота. Значительно лучше будет заняться изучением вопроса о том, зачем именно был построен этот флот, установить причины, по которым война была проиграна, и выяснить возможности, которые у нас имелись для того, чтобы война была выиграна. При этом станет очевидной решающая роль, выпавшая на долю военно-морского командования после того, как Англия выступила на стороне России и Франции, из-за чего борьба разрослась до размеров мировой войны.

Одно лишь опасение испортить отношения с Англией не могло и не должно было служить каким бы то ни было основанием для отказа от сооружения флота для защиты столь значительной части наших народных богатств, каковой являлись различные предприятия, тесно связанные с мореплаванием; совершенно так же и собственность граждан метрополии находилась под надежной защитой нашей армии, необходимость которой ни у кого не могла вызывать сомнений.

Точно такая же обязанность лежала на государстве и по отношению к торговым кругам, морским путем вывозившим за границу излишки промышленного производства и основавшим там новые предприятия, из которых Германия извлекала выгоды, и деятельность которых она должна была защитить и обеспечить. К тому же эти заморские связи шли на общую пользу уже в том отношении, что только этим путем родина была способна обеспечить для всех жителей работу и пропитание, так что, несмотря на сильный прирост населения, не было больше надобности в применении предохранительного клапана в виде эмиграции избытков рабочей силы. Что же касается значения, которое имело сохранение рабочей силы внутри страны, то об этом мы получили совершенно исключительные доказательства в течение последних десятилетий и в годы воины.

Даже от мелкой страны следует ожидать, что в пределах своих сил она сделает все, чтобы заставить уважать ее самостоятельность. На этом, попутно с возрастающей культурностью [14] человечества, зиждется установившаяся в международной жизни уверенность, что слабейший не подвергнется грубому нападению со стороны сильнейшего.

Поведение великой державы, которая не приняла бы мер для защиты своих морских интересов, было бы столь же недостойно и заслуживало бы такого же презрения, как и позорное малодушие любой единичной личности, но оно было бы также и в высшей степени неполитичным, так как подобная страна должна была бы попасть в полную зависимость от великих морских держав. Значение самой лучшей в мире армии было бы снижено, если бы у Германии появилась ахиллесова пята в виде незащищенной внешней торговли, стоимость которой расценивалась в миллиардах.

Наши колониальные требования отличались умеренностью; уже одного этого было достаточно для мирного разрешения всех спорных вопросов, тем не менее нашей дипломатии не удалось устранить недоверие Англии; но при несходстве требований обоих народов, коренившихся в их различном миросозерцании, неудачу потерпело бы даже более сильное средство, чем

примененное нами дипломатическое искусство, и все равно не удалось бы примирить обе точки зрения до такой степени, чтобы не пришлось решать спор с оружием в руках.

Существовала ли еще хоть какая-нибудь иная возможность предохранить нас от нападения с моря, которая не носила бы вызывающего характера, каковой был приписан в Англии строительству нашего Флота Открытого моря? Насколько велико было народное стремление к созданию германского флота, настолько же мало имелось представления о том, какова должна быть сущность морских сил в разрезе германских интересов и в чем должна была заключаться задача флота. Ввиду полного отсутствия собственной военно-морской истории этому не приходится удивляться; поэтому в ответе на вопрос, избрали ли мы в отношении морских вооружений путь, соответствовавший той обстановке, в которой увидела себя [15] новая Германия, необходимо будет несколько ближе подойти к рассмотрению особенностей морской войны.

Общепризнанным является доказанное военно-морской историей основное положение, согласно которому война на море должна вестись с таким расчетом, чтобы захватить господство на море, т. е. уничтожить все препятствия, стоящие на пути к этой цели.

Главным из этих препятствий является неприятельский флот; только путем его уничтожения и можно использовать результаты полученного господства на море. После этого ваш собственный флот может выходить в море, нападать на берега или на неприятельские колонии, производить высадки, подготавливать и прикрывать вторжения высаженных войск в крупном масштабе. Он может, наконец, путем блокады отрезать неприятелю всякий подвоз, захватывать торговые суда с их ценными грузами вплоть до того, что их вовсе не станет видно на море. В противоположность международным обычаям, установившимся в сухопутной войне и требующим уважения к частной собственности, на море господствует призовое право; это не что иное, как пережиток эпохи каперства — метода, который так широко применялся корсарами и флибустьерами в период великих морских войн.

Англия всегда восставала против уничтожения призового права, хотя она обладала самым развитым торговым флотом. Причина заключалась в том, что главный эффект использования английских морских сил мыслился в парализации неприятельской морской торговли. С течением времени, уступая для виду давлению со стороны большинства морских держав, Англия, в области блокады и морского призового права,

согласилась с ограничениями, введения которых требовали интересы этих континентальных держав. Факт, заслуживающий особого внимания, заключается в том, что Англия всегда была тверда, как сталь, в вопросе о своем праве уничтожать неприятельскую, а также нейтральную торговлю и именно по той причине, [16] что она была уверена в своем превосходстве на море. Когда же наша война против торговли начала оказывать непредвиденное давление на островной народ, то Англия пустилась на все средства, чтобы всячески опорочить наши методы.

Второклассные морские страны, учитывая свое географическое положение и направление морских торговых путей, могут иногда довольствоваться обороной своих берегов путем укрепления уязвимых с моря пунктов. Этот взгляд имел и у нас своих защитников прежде всего по соображениям дешевизны, а частично по той причине, что это не вызывало соперничества со стороны других держав и, наконец, соответствовало стратегическим соображениям, порожденным теориями французской «jeune e cole» («молодой школы» — Ред.). Согласно этим теориям можно было одержать верх над противником путем одной лишь «малой войны» и в результате прямого нападения на неприятельскую торговлю. Но во Франции «молодая школа» привела лишь к тому, что значение французского флота резко упало. Малая война остается борьбой с ограниченными средствами и не приводит к успеху. Несомненно, что Англия не слишком опасалась с нашей стороны непосредственной войны против ее торговых судов, иначе она уступила бы в вопросе о призовом праве.

Итак, нам нельзя было довольствоваться обороной побережья: таким путем нельзя было помешать англичанам наносить нам вред, в то время как сами они не подвергались никакой опасности, так как великие мировые торговые пути лежали вдали от пределов досягаемости средств береговой обороны и ничто не принуждало противника заходить в сферу их действия.

Лучшим способом вселить ужас войны является умение внушить противнику уверенность в том, что война будет сопровождаться для него страшным кровопролитием.

Соорудив мощный флот, с которым Англия не могла вступить в бой без серьезного риска, мы пошли по пути, который не [17] являлся, конечно, единственным лучшим способом для избежания войны; но если конфликт становился неизбежным, то этот путь позволял нам встретиться с противником лицом к лицу. Можно было с уверенностью утверждать, что в итоге морского боя между обоими флотами английскому морскому могуществу был бы

нанесен удар, значение которого соответствовало бы понесенным нами потерям. Что касается нас, то мы могли бы примириться с необходимостью этих жертв, но для Англии, благополучие которой покоится исключительно на морском могуществе, подобный исход был бы безутешным. Правильность соображений, которыми мы руководствовались при создании нашего флота, признавалась самими англичанами, о чем свидетельствует образ действий английского флота в течение всей мировой войны: на протяжении четырех лет его усилия сводились к настойчивому стремлению всеми способами избежать потерь. О том, как вел себя во время войны германский флот, и о том, какую действительную угрозу он представил собой для Англии, — об этом позволит судить приведенное ниже описание хода войны. [18]

Часть первая
Первые два года войны до Ютландского боя

Глава I
Начало войны

Посещение английской эскадрой Киля в июне 1914 г., во время «недели флота», казалось, должно было ознаменовать собой желание Англии придать добрососедским отношениям осязаемую политическую форму. Хотя и нельзя было удержаться от некоторого сомнения в искренности этого намерения, с нашей стороны была все же проявлена наивысшая предупредительность и готовность встретить гостей по-дружески.

Случай поближе ознакомиться с английскими дредноутами и их командами сам по себе являлся столь редким событием, что уже по одной этой причине визит англичан не мог не вызвать живейшего интереса. Мы приняли все меры, чтобы облегчить англичанам вход в Кильскую гавань, расстановку кораблей на назначенных местах и организацию сообщения с берегом. Конечно, для них были выбраны лучшие места, поблизости к императорской яхте. С давних пор мы привыкли [19] брать пример с английских кораблей, которые уже по своему внешнему виду производили прекрасное впечатление, и мы могли теперь испытывать чувство законной гордости, делая сравнения, которые отнюдь не были не в нашу пользу. Английская эскадра состояла из дивизии линейных кораблей под командованием вице-адмирала сэра Георга Уорендера, флаг которого был поднят на корабле «Кинг Джордж V»; кроме этого корабля в состав дивизии входили «Одэйшес», «Аякс» и «Центурион». Дивизию сопровождали легкие крейсера «Саутгемптон», «Бирмингем» и «Ноттингем» под командованием коммодора Гудинафа.

В то время как высшие офицеры были целиком поглощены визитами и прочей официальной стороной приема, более молодые офицеры предпочли использовать удобный случай, позволивший им съездить по железной дороге в Гамбург и Берлин. Между командами, как это обычно бывает у моряков, установились дружелюбные отношения, чему способствовали организованные в соответствии со вкусом команд состязания и развлечения.

Я лично не находил той простоты и естественности, которые я привык, начиная с 1895 г., видеть при заграничных встречах английских и германских офицеров, как людей одного и того же образа мыслей. Эта непринужденность во взаимоотношениях исчезла под влиянием той враждебности, которую правящие круги Англии, особенно в последние годы, проявляли по

отношению к нашим возрастающим успехам. Всякая попытка притворства была бы ниже нашего достоинства и могла лишь уронить нас во мнении англичан. Само собой разумеется, что мы воздержались от устройства «выставки флотов» путем сосредоточения наибольшего числа кораблей с целью «создать впечатление», и в Киле находились только те корабли, для которых этот порт являлся постоянной базой.

Надо заметить, что попутно с увеличением флота сочтено было необходимым распределить эскадры по двум главным [20] базам, Киль и Вильгельмсгафен, чтобы в равной мере использовать средства обоих портов и поддерживать связь между экипажами кораблей и их береговыми кадровыми командами. Здесь же, в районе расположения этих команд, жили со своими семьями старослужащие, особенно унтер-офицеры, возвращавшиеся сюда после каждого плавания и ожидавшие здесь нового назначения.

На фоне мирной идиллии, происходившей в Киле и ознаменовавшейся блестящими спортивными соревнованиями, возникло лишь одно-единственное замешательство, когда пришло известие об убийстве австрийского престолонаследника, эрцгерцога Франца-Фердинанда. Уже на следующий день кайзер выехал из Киля в Берлин. Английские корабли ушли 29 июня, причем легкие крейсера использовали канал кайзера Вильгельма. Англичане имели, таким образом, возможность ознакомиться с новым состоянием канала, в которое он был приведен всего за несколько недель до прихода английской эскадры. Углубление и расширение канала и сооружение новых шлюзов в его устьях было закончено как нельзя более своевременно. Каналом могли теперь проходить большие корабли, сооружение которых стало необходимым после создания дредноутного типа. Недоступность канала для большого крейсера «Блюхер» и для линейных кораблей типа «Нассау», начиная с 1909 г., являлась предметом особой озабоченности для командования флота, которое не могло примириться с возникавшей отсюда угрозой для стратегического положения. К тому же это заставляло перегружать наши главные военно-морские базы, расположенные в Северном море, и они не так уж быстро могли удовлетворять требованиям, предъявлявшимся со стороны приписанных к ним кораблей, количество которых неизменно возрастало.

Дней через восемь кайзер вернулся в Киль, чтобы 5 июля предпринять отсюда свое обычное путешествие на север. Ввиду того что общая обстановка по-прежнему внушала опасения, [21] военно-морские власти в Берлине совместно с представителями флота обсудили различные возможности войны. Наибольшего

внимания заслуживает теперь тот факт, что существовало предположение, будто Англия сохранит нейтралитет в угрожавшем нам столкновении с Россией, к которой, по всей вероятности, присоединится Франция. На основе этого предположения было решено, что флот в предусмотренное годовой программой время совершит свое обычное летнее плавание к берегам Норвегии.

Это решение, а равно и то, которое было принято кайзером, должно было свидетельствовать об отсутствии озабоченности, единственной предпосылкой для чего могла служить лишь твердая уверенность в нейтралитете Англии.

Летнее заграничное плавание являлось для флота завершением его ежегодной программы обучения. В награду за окончание повседневных учений отдельных кораблей, затем отдельных эскадр и, наконец, совместных учений всего флота мы посещали иностранные порты, вместо того чтобы проводить отдых в обычных условиях казарменной жизни.

Эта прогулка за границу служила не только для того, чтобы служба казалась еще приятнее: показывая флаг, мы тем самым поднимали наш политический престиж, особенно, если при этом выделялись достаточно внушительные силы.

Присутствие какой-нибудь канонерки, посланной в отдаленные воды, чтобы показать германский флаг, еще не служило для иностранцев наглядным доказательством, что страна, посланцем которой являлся этот корабль, располагала значительным флотом и сильной армией, способными обеспечить ей подобающее место в ряду прочих европейских держав. Демонстрирование флота на месте являлось более убедительным средством; вместе с тем оно показывало, на что были способны наши кораблестроители, и позволяло опровергнуть широко распространенное мнение, будто одна лишь Англия располагала самыми крупными и самыми лучшими боевыми кораблями. [22]

С лета 1909 года, в связи с ненадежностью политической обстановки, пришлось отказаться от посылки всего флота или более или менее значительной его части в отдаленные воды, например, в Средиземное море, а также от повторения практиковавшихся ранее посещений испанских и португальских гаваней на островах Зеленого мыса и Азорах. Таким образом, для заграничных походов оставалась одна лишь Норвегия, воды которой с их многочисленными фиордами весьма благоприятствовали нашим целям, позволяя распределить там корабли с таким расчетом, чтобы не надоедать местным жителям массовыми увольнениями команды на берег.

Исключением в ежегодных посещениях норвежских берегов,

вошедших в обычай с 1910 г., явилось лишь лето 1912 г. В 1914 г. общая политическая обстановка побудила кайзера избрать для плавания тот же район, в который направлялся флот. Посещение восточных берегов Балтийского моря, хотя бы даже наших собственных портов, казалось не соответствующим общей нашей политической линии, которой мы придерживались в течение критического периода.

Между тем, поход в Норвегию лишил нас возможности путем передвижения флота на восток оказать давление на Россию с тем, чтобы побудить ее отказаться от военных приготовлений. Наиболее подходящим средством для оказания подобного давления обычно и являются морские силы, не нуждающиеся к тому же в предварительной мобилизации. Данцигская бухта явилась бы в данном случае замечательной якорной стоянкой: здесь легко могли бы развернуться для выхода в море крупные соединения флота (между тем как в Северном море выход из устьев Эльбы, Везера, Яде и Эмса был связан с большими затруднениями), а состоящие при них легкие морские силы нашли бы себе защищенную стоянку в Нейфарвассерской гавани.

При существовавших в то время внешнеполитических условиях выбор Норвегии в качестве цели похода казался совершенно [23] непостижимым: создавалось впечатление, точно мы сознательно закрывали глаза на возникшую перед нами опасность. Ясно, что никогда не было должным образом обсуждено и оценено истинное значение перспектив, которые открывались в результате посылки в балтийские воды мощных боевых сил вначале в виде предупредительной, а затем и в виде радикальной меры.

II эскадра, командование которой я принял в феврале 1913 г. от назначенного командующим флотом вице-адмирала фон Ингеноля, 14 июля вышла из Киля к Скагену навстречу кораблям, вышедшим из Вильгельмсгафена для совместных с нами упражнений, заключавшихся главным образом в решении тактических задач. Особенно ценными, именно на этом походе, были упражнения для вступившей в состав флота III эскадры, так как этой вновь сформированной эскадре в ее тогдашнем составе еще ни разу не приходилось участвовать в общих тактических учениях.

Практическое применение тактических истин, касающихся различных условий боя, представляло неисчерпаемую тему и из года в год давало новый и новый материал для тактических учений.

Новой эскадре в этом отношении не хватало опыта. Военно-морская игра позволяет произвести полезную предварительную

работу, но для того, чтобы развить в себе способность оценивать обстановку на месте, необходимо упражняться непосредственно в море. Здесь, на основе суммы полученных впечатлений, флотоводцу в течение короткого промежутка времени, имеющегося в его распоряжении и исчисляемого иногда несколькими секундами, надлежит найти правильное решение, для чего часто не может быть дано никаких правил, несмотря на всю полноту и ценность известных тактических положений, выведенных из опыта.

Во времена парусного флота, благодаря медленному развитию боя и незначительной дальности артиллерийского огня, [24] задача была проста. Иначе обстоит дело в настоящее время, при больших скоростях хода и при огромной дальности боя современных орудий. Едва успеваешь заметить неприятеля, как уже раздается первый выстрел, и случается даже, что неприятеля удается разглядеть только после того, как поблизости поднялись всплески от падения неприятельских снарядов. Что касается нашего флота, то, имея противником английский флот, мы должны были решить труднейшую, даже неразрешимую задачу. Мы знали, что в бою нужно стремиться как можно больше сблизиться с этим противником, чтобы повысить эффективность огня нашей тяжелой артиллерии, уступавшей в калибре английской, и чтобы по возможности использовать наши торпеды. В то же время мы должны были ждать со стороны англичан, у которых корабли всех типов обладали превосходством в скорости хода, уклонения от наших попыток сближения, так как превосходство в дальности боя их тяжелых орудий позволяло англичанам выбирать дистанцию по своему усмотрению, что и подтвердилось в конце концов на опыте этой войны. Отсюда ясно, какое важное значение для практического изучения этого основного вопроса имело вступление в строй III эскадры.

Впрочем, III эскадра, состоявшая из наших новейших линейных кораблей, еще не находилась в то время в полном составе: в строй вошла лишь одна дивизия, состоявшая из линейных кораблей «Принц-регент Луитпольд» (флаг адмирала), «Кайзер», «Кайзерин» и «Кениг Альберт». Зимой, в конце декабря, «Кайзер» и «Кениг Альберт» предприняли дальнее заграничное плавание. Корабли посетили наши колонии, Камерун и Юго-Западную Африку, затем бразильские и аргентинские порты, прошли даже Магеллановым проливом и посетили западные берега Америки и Чили. Экипажи обоих кораблей хорошо выдержали это плавание, достаточно тяжелое вследствие долгого пребывания в тропиках. Механики и машинная команда имели возможность хорошо познакомиться [25] со всеми установками,

но зато боевого обучения не было произведено в том объеме, как это было бы возможно в отечественных водах, где не допускалось никаких отклонений от программы.

В то время как мы предприняли наш поход на север, английский флот сосредоточился на Спитхэдском рейде для пробной мобилизации; он так и остался в этом состоянии боевой готовности.

Мы встретили по пути два французских миноносца, с которыми разошлись 16 июля так близко, что смогли прочитать их имена: «Стилет» и «Тромбо». Эта встреча напомнила нам, что президент Французской республики Пуанкарэ находился на борту линейного корабля «Франс», сопровождаемого крейсером «Жан-Бар», на пути из Дюнкерка в Санкт-Петербург, и с минуты на минуту мы могли с ним встретиться. Нам не улыбалась перспектива оказания соответствовавших международным обычаям почестей в открытом море в форме салюта, и мы предпочли уклониться в сторону, чтобы избежать встречи.

Наши практические упражнения продолжались до 24 июля, погода была хорошая и ясная, и большей частью высокие норвежские берега были хорошо видны. 22 июля мы пересекли, но не надолго, параллель 60° N, которая является нашей государственной морской границей. Стоянка в норвежских портах продолжалась ровно столько времени, сколько было необходимо для пополнения запасов угля с угольщиков, присланных в различные места якорных стоянок. Мой флагманский корабль «Пройссен» и «Шлезиен», составлявший с ним полубригаду, были снабжены углем с голландского парохода «Вилли». Первая полубригада находилась в Нордфиорде и Ольдэ, вторая, состоявшая из «Гессена» и «Лотрингена», стояла также в Норд-фиорде, у Санденэ. Вторая половина эскадры, 4-я дивизия, направилась в Мольдесунд. Подобным же образом большие и легкие крейсера, а также линейные корабли I и III эскадр разошлись по различным бухтам, преимущественно в [26] Согнефиорде и Хардангерфиорде. В день нашего прихода в Норвегию, вечером 25 июля пришло известие об австрийском ультиматуме Сербии. После этого мы не были удивлены, когда получили распоряжение немедленно приготовиться к походу. Уже на следующий день, вечером, мы вышли к месту рандеву, назначенному флоту примерно в 250 милях к S от входа в Нордфиорд.

После соединения флота командующие эскадрами собрались на флагманском корабле «Фридрих дер Гроссе», где адмирал фон Ингеноль сделал сообщение о международном положении, предупредил о необходимости приготовиться к открытию

военных действий, а также высказал мнение о том, что Англия, вероятно, сохранит нейтралитет. Имелись сведения, что в этом духе высказался перед принцем Генрихом Прусским и английский король Георг. Тем не менее на обратном пути мы приняли все меры предосторожности, соответствовавшие условиям военного времени. Однако же флот разделился, так что I эскадра (четыре «Остфрисланда» и четыре «Нассау») и линейные крейсера направились через Северное море в Вильгельмсгафен, в то время как II и III эскадры с флагманским кораблем командующего флотом направились через Каттегат в Киль. Это разделение нашего флота является самым очевидным доказательством существовавшей у нас уверенности в том, что нам не грозило никакого нападения со стороны Англии; наличие опасности усматривалось лишь на востоке, и поэтому казалось неосторожным оставлять Балтийское море без больших кораблей.

29 июля корабли прибыли в Киль и приступили к работам, предусмотренным на время «состояния усиленной охраны», которое по правилам предшествовало мобилизации; это было необходимо ввиду возраставшего обострения политической обстановки.

Все наши приготовления были связаны с существовавшим у нас мнением о том, что речь может идти лишь о войне с Россией и Францией. 29 июля пополнялись запасы угля и [27] продовольствия. Находившихся в отпуске не вызывали, так как надежда на сохранение мира еще ни в коей мере не была потеряна. На следующий день новости стали еще более угрожающими, а поведение Англии — более враждебным. В соответствии с этим III эскадра приготовилась перейти каналом в Северное море, и сделаны были последние приготовления для того, чтобы корабли в любой момент могли перейти в состояние полной боевой готовности.

Утром 31 июля командующий флотом также направился каналом на корабле «Фридрих дер Гроссе» в Северное море. Из этого решения следовало заключить, что центр тяжести морской войны перемещался на запад. Незадолго до его ухода я беседовал с адмиралом фон Ингенолем, причем на случай возникновения войны он еще раз поручил мне вести со II эскадрой операции против России.

Вполне понятно, что это задание, позволявшее самостоятельно предпринимать и осуществлять первые боевые операции, вызвало во мне живейшую радость. Назначение принца Генриха Прусского командующим морскими силами на Балтийском море существенно не стесняло моей свободы действий, а его знание дела, весь его образ мыслей и сознание

ответственности являлись порукой тому, что это назначение было только на пользу делу. Несколько забегая вперед, я должен здесь же заявить, что в течение всего периода командования морскими силами Балтийского моря принц Генрих правильно понимал и образцово осуществлял трудную и неблагодарную задачу ведения оборонительной войны. С того момента, как Англия стала нашим главным противником, для обороны с моря остались лишь самые ограниченные средства как по числу, так и по качеству кораблей: ведь и с моря могло бы произойти русское нашествие, подобное тому, которое испытала Восточная Пруссия, и оно окончилось бы полным разорением прекрасных цветущих городов, расположенных на Балтийском побережье; однако эта чаша нас миновала. [28]

Надежда на ведение самостоятельных операций в Балтийском море в тот же день отпала, так как II эскадре было приказано немедленно перейти в Северное море. В 20 ч. 1 августа, когда Флот Открытого моря находился в полном сборе на рейде Яде, пришел приказ о мобилизации, повсюду встреченный командами кораблей радостными криками «ура».

Мнение относительно вероятного поведения Англии коренным образом изменилось: во флоте считали несомненным, что она присоединится к тем двум противникам, которых первоначально мы считали единственными. Мы ясно отдавали себе отчет в серьезности положения, единственным выходом из которого теперь уже был бой, быть может, с единственной перспективой найти в этом бою славную гибель. Но нигде не было заметно ни малейшего признака уныния перед сознанием превосходства сил неприятеля. Наоборот, у всех — и у команды также — воодушевление и жажда боя лишь возрастали от сознания, что теперь уже не остается ничего иного, как пожертвовать всем и вся, лишь бы не подставить родину под удар.

Адмиралы, трезво оценившие шансы боя, видя уверенность людей в победе, могли лишь укрепиться в сознании того, что они смогут пойти на все. Весь флот был охвачен стремлением оправдать возлагавшиеся на него надежды. Еще в мирное время громадное предпочтение оказывалось флоту, как одному из любимых детищ народа, поистине представлявшему собой великолепное создание нации.

За весь, более чем 50-летний, период существования прусскому, а затем германскому флоту никогда не случалось проявить себя во время серьезной войны с однородным европейским противником, и лишь опыт его немногих отдельных операций позволял возлагать на него лучшие надежды. Роль наших кораблей сводилась преимущественно к оказанию

поддержки при операциях, связанных с приобретением колоний или «к показу германского флага» для устрашения полуцивилизованных народностей с целью удержать их от вмешательства [29] в наши действия. У нас, как, впрочем, и у нашего главного противника на море — Англии, не было собственного опыта по части тактики и управления в бою большими современными кораблями. Но английский флот обладал преимуществом в том отношении, что он был воспитан на традициях, созданных в течение нескольких столетий и возбуждавших в каждом английском моряке гордое сознание превосходства, основанного на прежних успехах на море. Эта уверенность в своих силах опиралась на привычку британских моряков к морю и к условиям корабельной жизни, благодаря чему тягости службы, связанные с этим суровым ремеслом, воспринимались как нечто должное и вполне естественное.

Наш флот горел желанием не отстать от армии и заложить первый камень в фундаменте вновь создаваемых славных традиций. Мы обладали преимуществом в том отношении, что нам предстояло завоевать себе право на признание со стороны нации, в то время как противник должен был лишь сохранить это право; мы жили сознанием необходимости дерзать на все, а англичанам надо было лишь заботиться о том, чтобы не потерять приобретенной ранее славы.

Относительно образа действий английского флота у нас, начиная с командующего флотом и заканчивая последним матросом, существовала полная уверенность, что английский флот выйдет в море, чтобы тотчас атаковать наш флот, где бы он ни показался. Это ясно вытекало из всех уроков английской военно-морской истории, и эта уверенность была тем сильнее, что со стороны англичан достаточно часто заявлялось, что граница операций их флота будет проходить по линии неприятельского побережья. Разве прежний Гражданский лорд Ли не сказал однажды, что если Германия рискнет вступить в бой, то ее жители, проснувшись в одно прекрасное утро, узнают, что у них некогда был флот! Вплоть до последнего момента, до тех пор, пока сохранялась хоть самая отдаленнейшая надежда удержать Англию от вступления в войну, мы избегали всего, что [30] могло бы явиться внешним поводом для возникновения раздора. Судоходство в Гельголандской бухте не прекращалось и не встречало никаких затруднений, поскольку суда не приближались на дальность выстрела из установленных на острове орудий. Что английский флот станет избегать боя и будет действовать лишь издали по методу «Fleet in being»[3], т. е. одним лишь фактом своего существования, — этого мы не могли себе представить.

Упоминавшаяся уже пробная мобилизация и высокая степень боевой готовности английского флота также являлись в наших глазах признаками предстоявших немедленных наступательных операций. Вместе с тем мобилизация свидетельствовала об отсутствии у англичан боязни, что их политика усилит создавшуюся напряженность; на Востоке нависла угроза в виде сосредоточения русской армии, и сюда добавилась тяжесть в виде готового к бою английского флота[4]. [31]

Глава II
Соотношение сил и стратегическое положение

Флот Открытого моря был сосредоточен в Северном море. С февраля 1913 г. он находился под командованием адмирала фон Ингеноля, державшего свой флаг на линейном корабле «Фридрих дер Гроссе».

Флот Открытого моря состоял из трех эскадр и из соединений разведчиков и миноносцев.

I эскадра

Командующий — вице-адмирал фон Ланс, 2-й флагман — контр-адмирал Гедеке.

Линейные корабли

«Гельголанд» «Нассау» «Ольденбург» «Вестфален» «Остфрисланд» «Позен» «Тюринген» «Рейнланд» [32]

II эскадра

Командующий — вице-адмирал Шеер, 2-й флагман — коммодор Мауве.

Линейные корабли

«Пройссен» «Ганновер» «Шлезиен» «Шлезвиг-Гольштейн» «Гессен» «Поммерн» «Лотринген» «Дойчланд»

III эскадра

Командующий — контр-адмирал Функе.

Линейные корабли

«Кайзер» «Кениг Альберт» «Кайзерин» «Принц-регент Луитпольд»

Разведывательные силы

Командующий — контр-адмирал Хиппер, 2-й флагман — контр-адмирал Маас, 3-й флагман — контр-адмирал Тапкен.

Линейные крейсера

«Зейдлиц» «Мольтке» «Фон дер Танн»

Легкие крейсера

«Кельн» «Кольберг» «Майнц» «Росток» «Штральзунд» «Страсбург» [33]

7 флотилий миноносцев

В мирное время они подчинялись Флоту Открытого моря лишь временно.

Вспомогательные корабли

«Хела» (легкий крейсер, не имевший боевого значения) «Пфайль», «Блиц» (авизо, построены свыше 40 лет тому назад).

Привожу сведения об организации флота, чтобы по ним

можно было судить о его боевом значении.

Как известно, в 1912 г. законом о флоте был предусмотрен следующий его состав: сорок один линейный корабль, двадцать больших крейсеров[5], сорок легких крейсеров, двенадцать флотилий миноносцев и четыре флотилии подводных лодок. Этот флот подразделялся на «отечественные» и «заграничные» морские силы. Ядром отечественных морских сил являлся Флот Открытого моря, задача которого заключалась исключительно в подготовке к эскадренному бою на случай войны. Для того чтобы флот находился в постоянной мобилизационной готовности, он был свободен от всех прочих задач, которые были переданы кораблям специального назначения (учебным кораблям, кораблям для производства опытов и пр.). Однако при нашей системе воинской повинности нам не удавалось поддерживать это состояние высокой боевой готовности в течение круглого года, потому что ежегодно часть команды увольнялась в запас и заменялась новобранцами, которые в большинстве являлись совершенными новичками в морском деле. Таким образом, [34] осенью наступал период некоторого ослабления флота, но все попытки избежать этого не приводили к решительным результатам. При этих условиях нам, следовательно, было выгодно, что начало войны выпало на летнее время.

Учебные корабли, корабли для опытов и корабли специального назначения служили для подготовки будущих офицеров и унтер-офицеров (учебные корабли для кадетов и юнг), для обучения специалистов по артиллерии, торпедному и минному делу, а также для гидрографических работ, для охраны рыболовства и т. п. Как правило, эти задачи поручались устаревшим кораблям, которые уже не имели серьезного боевого значения. Так, например, в качестве учебных кораблей нашли себе применение устаревшие большие крейсера «Герта», «Ганза», «Фрейа», «Винета» и «Виктория Луиза». Для особых целей артиллерийской и учебно-торпедной службы, а также для производства опытов нельзя было обойтись и без привлечения современных кораблей, хотя командование флота неохотно их отпускало, так как для их боевой подготовки в году оставалось слишком мало времени. В связи с необходимостью осуществлять цели, поставленные нам в отношении заграничных морских станций, в составе Флота Открытого моря находилось лишь самое незначительное количество крейсеров, и, конечно, это был факт, достойный сожаления.

За границей, кроме нескольких старых канонерских лодок (стационеров), находилась крейсерская эскадра — в водах Восточной Азии и два крейсера («Гебен» и «Бреслау») — в

Средиземном море. Крейсерская эскадра находилась под командованием графа Шпее. Она состояла из броненосных крейсеров «Шарнхорст» и «Гнейзенау» и легких крейсеров «Нюрнберг», «Эмден», «Дрезден» и «Лейпциг». Замечу, что из числа легких крейсеров за границу всегда посылались самые лучшие, и этому обстоятельству придавалось существенное значение. Что же касается броненосных крейсеров, то приходилось довольствоваться посылкой «Шарнхорста» и «Гнейзенау», которые [35] могли вступить в бой с любым крейсером до дредноутского типа. В отечественных водах мы располагали всего тремя линейными крейсерами, так как «Гебен» находился в Средиземном море, а «Дерфлингер» и «Лютцов» еще не были готовы. Броненосный крейсер «Блюхер» был занят опытными артиллерийскими стрельбами. Со своими двенадцатью 21-см орудиями и скоростью хода в 25 узлов он значительно отстал по своему боевому значению от построенных на два года ранее английских линейных крейсеров типа «Инвинсибл», которые имели восемь 30,5-см орудий.

Кроме кораблей, выделенных для учебных и опытных целей, в наших портах имелось еще некоторое количество судов, которые должны были образовать предусмотренный законом о флоте резерв флота. Ввиду того, что программа развертывания флота еще не была доведена до конца, из соединений, числившихся в резерве, в строю можно было держать один лишь линейный корабль «Виттельсбах». Другой корабль того же типа — «Веттин», служил в качестве учебно-артиллерийского корабля, а остальные были сданы порту и содержались там с законсервированными машинами, корпусами и вооружением.

С объявлением мобилизации наступил конец деятельности всех учебных и опытных кораблей, и они поступили в распоряжение Флота Открытого моря. Из кораблей, находившихся в порту в резерве, были образованы IV, V и VI эскадры; в частности, линейные корабли типа «Виттельсбах» образовали IV эскадру под командованием вице-адмирала Эргарда Шмидта, который перед тем был инспектором артиллерии; из кораблей более старого типа «Кайзер» была сформирована V эскадра, а из старых броненосцев береговой обороны типа «Зигфрид» — VI эскадра.

Благодаря тщательной подготовке, переход флота на военное положение был осуществлен образцово и без всяких трений. Конечно, потребовалось еще некоторое время для подготовки IV, V и VI эскадр, прежде чем их можно было [36] использовать для боевых операций. Экипаж Флота Открытого моря для увеличения штата мирного времени получил пополнение из мобилизованных,

которые прибыли в первые же дни мобилизации.

Если в мирное время, в целях экономии угля и сохранения машин, лишь очень редко ходят полными ходами, то при выполнении операций в военное время корабль должен быть в состоянии тотчас же по выходе в море развить полную мощность машин. При составе команды примерно в тысячу человек, как это имеет место на линейных кораблях и линейных крейсерах, всегда приходилось считаться с известным процентом больных и с другими случаями выбытия отдельных лиц экипажа. Эта убыль покрывалась пополнением из мобилизованных, составлявшим около 10 % от штата мирного времени. В ходе войны выяснилось, что это мероприятие было полезно еще и в том отношении, что личному составу можно было предоставлять отпуска без существенного снижения боевой готовности корабля. Особенно важным было увеличение штата для линейных крейсеров, так как их штатная машинная команда при большом расходе угля была не в состоянии справляться в походе с подносом угля к топкам котлов, так что в помощь кочегарам приходилось выделять строевых матросов. Угольные ямы, расположенные в непосредственной близости к кочегаркам, по возможности сохранялись наполненными на случай боя, когда каждый человек на борту незаменим на своем боевом посту.

Особое значение для организации флота имеют вопросы, связанные с системой командования. В отечественных водах большая часть кораблей была подчинена командующему Флотом Открытого моря. Корабли, базировавшиеся на отдаленные морские станции за границей, естественно, не могли находиться под его руководством; точно так же отдельного главнокомандующего должны были иметь в отечественных водах те корабли, которые действовали в районе, не имевшем [37] непосредственной связи с районом операций Флота Открытого моря. Число кораблей, входящих в состав каждого соединения, не должно превышать того числа, которое командующий в состоянии лично обозревать во время боя, так как между ведением войны на суше и ведением войны на море весьма существенное различие заключается в том, что на море руководство боем должно осуществляться непосредственно на линии огня. Рискованно поэтому создавать над командующим флотом, объединяющим под своим руководством важнейшие боевые силы, еще какую-либо высшую инстанцию, которая, при своеобразности условий морской войны, не может во всех деталях определить момент и характер операции, как это бывает возможным и необходимым при руководстве операциями на суше.

Однако во время мировой войны на каждом театре военных

действий возникали особые требования. Необходимо было поэтому иметь такой правомочный орган, который распределял бы боевые силы в соответствии с поставленными целями и благодаря этому мог бы иметь большое влияние на ведение операций на отдельных театрах. Органом, предназначенным для подобной деятельности, являлся Адмирал-штаб («Admiralstab»)[6], который и в мирное время занимался предварительной разработкой операционных планов. Начальник Адмирал-штаба имел право докладывать кайзеру, которому по конституции принадлежало высшее командование всеми сухопутными и морскими [38] вооруженными силами, проекты приказов о военных заданиях; после утверждения приказов кайзером, он направлял их во флот для исполнения. В этой войне, в течение которой, для достижения общей цели, особенно необходимо было добиться тесного сотрудничества между армией и флотом, деятельность Адмирал-штаба должна была приобрести еще большее значение. Однако флот за последние десятилетия превратился в мощное орудие войны, персонал различных центральных учреждений не успевал идти в ногу с этим развитием и удовлетворять всем требованиям современности. В частности, это сказалось в мирное время и на деятельности Адмирал-штаба, что давало себя чувствовать и во время войны.

В мирное время преобладающее влияние в деле развития флота принадлежало статс-секретарю морского министерства, особенно когда эта должность занималась таким человеком, как гросс-адмирал[7] фон Тирпиц, который благодаря своим выдающимся способностям пользовался таким огромным влиянием, какого еще никогда не имел в истории флота ни один морской офицер. В военное же время, наоборот, непосредственного влияния на руководство операциями статс-секретарь не имел.

Развитие флота происходило не без трений, вызывавшихся многочисленными разногласиями в вопросе о целесообразности того или иного вида строительства. У плавающего состава и у Адмирал-штаба господствовало мнение о необходимости иметь во всех отношениях полноценный флот, который в случае войны мог бы удовлетворять решительно всем требованиям. Но для статс-секретаря важнее было выполнить вначале наиболее спешную часть этой программы; что же касается второстепенных ее объектов, то если бы война вспыхнула до [39] окончания постройки всего флота, статс-секретарь допускал возможность некоторой импровизации. По этим соображениям в первую очередь приступили к постройке линейных кораблей и миноносцев, что соответствовало принципу, заложенному в

основу нашего закона о флоте, создать флот, обладающий достаточной мощью, чтобы вступить в бой с превосходящим его по силе флотом. Ход войны доказал правильность этого принципа.

Наши стратегические соображения грешили лишь в одном, но зато в существенном отношении. Мы предполагали, что английский флот, который всегда был сильнее нашего флота, будет стремиться к бою в Германской бухте и вообще будет пытаться проникнуть туда, где явится надежда найти германский флот; поэтому мы придавали особое значение непотопляемости и средствам нападения, считая возможным оставлять на втором плане скорость хода и радиус действия. Различие между типами наших и английских кораблей само по себе показывает, что при выработке этих типов в обоих флотах руководствовались стратегическими соображениями. Англичане довольствовались незначительной броневой защитой, придавая значение большей скорости хода и возможному увеличению калибра орудий, чтобы можно было заставить противника подчиниться сделанному ими выбору места боя.

Наряду с командованием Флота Открытого моря создано было особое командование для руководства морскими силами Балтийского моря. Флагманы, находившиеся за границей, также были самостоятельны и получали указания от начальника Адмирал-штаба. В великой оборонительной войне, которую наш народ оказался вынужденным вести, впервые в германской истории крупная роль выпала и на долю флота. Для того чтобы установить линию поведения нашего флота, стратегический план армии должен был предопределять характер деятельности флота. Флот поддерживал армию в ее трудной задаче — борьбе на два фронта против превосходящих сил, [40] охраняя тыл армии от опасности, которая могла угрожать с севера. До тех пор, пока речь шла лишь о борьбе против двойственного союза, армии нечего было опасаться в этом направлении, так как флот был достаточно силен для выполнения поставленной ему задачи. План армии для войны на два фронта был построен таким образом, что успех ожидался в результате наступления, направленного всей своей мощью против одного из противников. Отсюда следовало, что на другом фронте в первое время приходилось воздержаться от наступательных операций и надо было приготовиться к обороне[8].

С присоединением Англии к стану наших противников создался третий фронт — морской фронт, который вскоре приобрел особое значение. Как это видно по ходу войны, наши стратегические замыслы на суше в основных чертах остались без

существенных изменений. Да я и не слыхал (будучи тогда командующим эскадрой), чтобы сразу же после того, как Англия стала относиться к нам с возрастающей враждебностью, возникло намерение выработать новый план совместных действий армии и флота, основанный, скажем, на стремлении повысить наши шансы в борьбе с новым противником. Этого можно было достигнуть путем возможно быстрого захвата французского побережья на участке, господствующем над линией Дувр — Кале. Только таким способом были бы поставлены под действительную угрозу как английские перевозки войск через Канал, так и торговое движение, направлявшееся к устью Темзы. Если бы мы с самого начала правильно оценили влияние морской силы Англии на ход войны, если бы мы предвидели, какой огромный вред она нам нанесет, то этому [41] вопросу заранее было бы придано самое серьезное значение. Вместо всего этого только по ходу кампании во Франции создалось положение, при котором волей-неволей пришлось упереться в море, чтобы создать таким путем фланговое прикрытие для правого фланга армии. Обладание фландрским побережьем не дало нам в то время слишком уж выгодных исходных позиций для борьбы с Англией, и для того чтобы обороняться от морской силы Англии, нашему флоту пришлось, как говорят, пролезать в щель. Никого не удивляло это положение, и никто не подумал о том, что после присоединения Англии к нашим противникам перед армией должны были быть поставлены новые задачи. Наоборот, считалось совершенно ясным, что при этих условиях от флота вполне можно ожидать поддержки путем воспрепятствования переправе английских войск через Канал.

Защита этой переправы, в представлении англичан, являлась одной из главнейших задач их флота, и помешать ей можно было только ценой решительного боя с английским флотом. Но и в случае благоприятного исхода этого боя у нас не могло существовать уверенности в том, что движение транспортов действительно будет прервано на долгий срок.

Даже при отсутствии согласованного во всех деталях плана операций армии и флота по военным соображениям было необходимо, чтобы действия флота, так сказать, приноравливались к достигнутым армией успехам, чтобы в случае неудачи, которая могла постигнуть предпринятую на море операцию, армия не была поставлена перед необходимостью ослабить или вовсе прекратить свое наступление.

Значение, которое должен был иметь германский флот для благоприятного развития войны на суше, не могло быть не осознано и противной стороной. Если бы неприятелю удалось

завоевать господство на Балтийском море и высадить русские войска на померанском берегу, то восточный фронт должен был рухнуть, так же как и план всей кампании, который имел [42] в виду оборону на востоке и быстрое поражение французской армии. Господство на Балтийском море основывалось на силе германского флота. С уничтожением русского флота опасность, существовавшая на Балтийском море, еще отнюдь не была бы устранена, так как десантная операция с таким же успехом могла быть выполнена под прикрытием английских морских сил, если бы германский флот уже не мог больше этому воспрепятствовать.

Решения этого вопроса английскому флоту отнюдь не надо было искать обязательно в самом же Балтийском море. В его руках было средство, с помощью которого он мог заставить нас вступить с ним в бой в Северном море; для этого ему стоило лишь напасть на наши берега. Имея в виду такую возможность, мы не должны были заранее себя ослаблять, а это ослабление было бы неизбежным, если бы мы стали стремиться к тому, чтобы в первую очередь устранить опасность, угрожавшую нам на Балтийском море со стороны русского флота.

У нас было тем больше оснований считаться с вероятностью нападения английского флота, так как объединенные флоты наших противников получили бы тогда свободу действий против наших берегов. Что Англия станет искать боя с германским флотом в Балтийском море, — это было невероятным, так как все выгоды здесь были на нашей стороне, между тем этот бой в представлении англичан должен был считаться главной целью морской войны. Следовательно, подсказанным нам районом стратегического развертывания нашего флота было Северное море. К тому же мы могли угрожать оттуда восточному побережью Англии и тем самым приковывать английский флот к Северному морю. Если бы англичане попытались все же проникнуть в Балтийское море, то мы успели бы своевременно выйти им навстречу, использовав канал императора Вильгельма.

На востоке же надо было довольствоваться посылкой туда наблюдательных сил, которые своими активными действиями должны были пытаться отпугнуть русских от намерения предпринять [43] наступательные операции. Но подобная система «отпугивания» могла оставаться действительной лишь до тех пор, пока у нас еще сохранялись в неприкосновенности превосходящие силы, которые (в случае надобности) мы могли выставить против русского флота. Но мы могли потерять это превосходство, если бы попытались вступить в бой с английским флотом при неблагоприятных условиях, так как исход этого боя был бы по меньшей мере сомнительным. При превосходстве в силах

английского флота и при высокой степени его боевой готовности более вероятным было поражение германского флота, которое могло быть роковым для исхода всей войны.

Уже одно это обстоятельство вынуждало нас придерживаться пассивного образа действий; к тому же мы не имели в начале войны достоверных данных о местонахождении английского флота, и если бы мы пожелали выйти в море, то могли бы получить эти данные только путем наблюдения за образом действия англичан. В случае нападения на нас мы должны были выходить в море не иначе, как со всеми наличными силами, тем более что наше положение и без того было невыгодным в силу существовавших на этом театре неблагоприятных географических условий. Ведь при всех наших операциях мы могли пользоваться в качестве исходного пункта лишь одной точкой, находящейся в крайнем (юго-восточном) углу Северного моря перед устьями рек Эльба и Везер. Только отсюда флот мог предпринимать свои наступательные операции, и сюда же он должен был возвращаться, чтобы найти укрытие в своих опорных пунктах в устьях Яде и Эльбы. Путь вокруг Скагена и через Бельты был для нас закрыт, так как датчане заградили этот фарватер минами. Стороны «мокрого треугольника», вершину которого можно вообразить у Гельголанда, кончаются на севере у Сильта, а на западе — у устья Эмса. Фарватер реки Эмс своим левым берегом граничит с территорией нейтральной Голландии, откуда можно было наблюдать за всеми передвижениями кораблей; все эти сведения в кратчайший срок могли быть переданы [46] неприятелю. Фарватер у Сильта проходим только для миноносцев и легких крейсеров при высоком уровне воды и при благоприятных ветровых условиях.

Наоборот, на английском восточном берегу имеется ряд защищенных якорных стоянок для больших кораблей, и они могут даже вместить весь флот. Чем дальше идти к северу, тем больше английское побережье отступает к западу и тем самым, как это видно на карте (схема 1), все больше увеличивается расстояние, которое надо покрыть при наступательных операциях против северных опорных пунктов, что также шло на пользу противнику.

В то время как мы при наступательных операциях против предполагаемого на севере английского флота на обратном пути могли подвергнуться с юга нападению с фланга, англичане находились в более благоприятном положении, так как при приближении к нашим берегам они могли ждать опасности только с одной стороны, спереди, из Германской бухты. К тому же англичане могли расставить перед единственной опорной базой, из которой мы могли выйти, свои подводные лодки, чтобы

нанести нам потери и при выходе и при возвращении. Англичанам достаточно было вести наблюдение только в этом единственном районе, и это освобождало их от необходимости распылять свои силы, выделенные для несения дозорной службы.

***Состав британского боевого флота Battle Fleet*[9]**

Флагманский корабль командующего флотом «Айрон Дьюк» [47]

I эскадра линейных кораблей

Линейные корабли

«Мальборо» «Нептьюн» «Сент-Винсент» «Вэнгард» «Колоссуз» «Колингвуд» «Херкюлес» «Сьюперб»

II эскадра линейных кораблей

Линейные корабли

«Кинг Джордж V» «Центурион» «Орион» «Конкерор» «Аякс» «Монарх» «Одэйшес» «Тэмерер»

III эскадра линейных кораблей

Линейные корабли

«Коммэнуилс» «Британия» «Зеландия» «Индустан» «Кинг Эдуард VII» «Доминьен» «Хиберниа» «Африка»

IV эскадра линейных кораблей

Линейные корабли

«Дредноут» «Эрин» «Тэмирер» «Куин Элизабет» «Беллерофон» «Уорспайт» «Эджинкорт» «Вэлиент» «Бархэм» [48]

I эскадра линейных крейсеров

Линейные крейсера

«Лайон» «Инвинсибл» «Принцесс Роял» «Инфлексибл» «Куин Мэри» «Индомитэбл» «Нью-Зиленд» «Индефатигэбл»

II крейсерская эскадра

Броненосные крейсера

«Шэннон» «Кохрэн» «Ахиллес» «Нэтел»

III крейсерская эскадра

Броненосные крейсера

«Энтрим» «Девоншир» «Эрджил» «Роксборо»

I эскадра легких крейсеров

Легкие крейсера

«Бирмингем» «Лоустофт» «Саутгэмптон» «Ноттингэм»

Флотилии эскадренных миноносцев

Их число и состав были нам неизвестны.

Перечисленные корабли входили в состав Гранд-Флита, которыми командовал адмирал сэр Джон Джеллико. [49]

Флагманский корабль
«Лорд Нельсон»
V эскадра линейных кораблей
Линейные корабли
«Принц Уэльский» «Имплакэбл» «Агамемнон» «Иррезистибл» «Бэлуорк» «Лондон» «Формидэбл» «Венерэбл» «Куин»
VI эскадра линейных кораблей
Линейные корабли
«Рассел» «Дункан» «Корнуэльс» «Эксмут» «Альбемарл» «Венджанс»
V эскадра крейсеров
Легкие крейсера
«Карнарван» «Фальмос» «Ливерпуль»
VI эскадра крейсеров
Броненосные крейсера
«Дрэк» «Кинг Альфред» «Гуд Хоуп» «Левиафан»
Третий британский флот
VII эскадра линейных кораблей
8 кораблей типа «Маджестик» [50]
VIII эскадра линейных кораблей
6 кораблей типа «Канопус»
VII эскадра крейсеров
IX эскадра крейсеров
X эскадра крейсеров
XI эскадра крейсеров
XII эскадра крейсеров

В состав крейсерских эскадр входили устаревшие крейсера, например: «Кресси», «Абукир», «Хог», «Хук», «Тезей», «Крессент», «Эдгар», «Эндимиен», «Гибралтар», «Графтон», «Ройял Артур».

Второй и третий флоты образовали Флот Канала под соединенным командованием особого адмирала.

Располагая этими огромными силами, Англия, конечно, могла бы дать нам почувствовать всю силу ее могущества. Самым действительным образом это могло быть достигнуто путем уничтожения нашего флота. Такова была и точка зрения тогдашнего командующего английским флотом:

«Указанной цели вернее и быстрее всего можно достигнуть путем уничтожения неприятельских морских сил, что и является поэтому главнейшей целью нашего флота. Флот находится на своем месте, чтобы одержать победу»[10]. [51]

Но на деле, несмотря на превосходство в силах и на

преимущества географического положения, английский флот счел эти громкие слова для себя необязательными. Тем не менее наши предположения о наступательном образе действий англичан были вполне обоснованы, и в соответствии с этими предположениями мы и должны были направлять наши действия.

Задача, поставленная перед командующим Флотом Открытого моря, была сформулирована в переданном ему оперативном приказе:

«Цель операций должна заключаться в нанесении английскому флоту потерь путем наступательных действий против морских сил, несущих сторожевую службу и блокирующих Германскую бухту, а также путем доведения до английских берегов постановок минных заграждений и, если возможно, активных действий подводных лодок. После того как, благодаря такому образу ведения войны, удастся уравнять силы, следует, приведя в готовность и сосредоточив все силы, попытаться ввести наш флот в бой при благоприятных условиях. Если еще и до этого представится случай нанести удар, то он должен быть использован. Кроме того, следует вести войну против торговли по призовому праву и как можно скорее выслать предназначенные для этого корабли в заграничные воды».

По смыслу этого оперативного приказа флот должен был нанести удар, если этому благоприятствовали условия, и он должен был вступить в бой с английским флотом только после того, как удастся уравнять силы путем «малой войны». Следовательно, приказ ни в коей мере не препятствовал командующему флотом использовать благоприятный случай и предоставлял ему необходимую для этого свободу действий; но он требовал от него сдержанности в вопросе о введении в бой флота до тех пор, пока не явится уверенности в успехе. Составители приказа исходили из предположения, что возможность нанести потери неприятелю представится в том случае, если он, как это ожидалось, предпримет блокаду Германской бухты на [52] основе постановлений международного морского права. Примечательно также, что от подводных лодок требовали наступательных действий только в том случае, «если это возможно». Боевые успехи подводных лодок далеко превзошли все ожидания благодаря тому, что их начальники не отступали перед тяжелыми заданиями, а командиры и команда, обуреваемые жаждой боевой деятельности, по собственной инициативе давали больше, чем от них требовалось.

В отношении ведения войны на Балтийском море в оперативном приказе Флоту Открытого моря никаких указаний не делалось, так как для этого района был назначен особый

главнокомандующий. Если бы английский флот пожелал перенести войну в Балтийское море, то самым простейшим образом осуществились бы условия, предусмотренные в оперативном приказе Флоту Открытого моря под рубрикой «благоприятных случаев для атаки».

Глава III
В ожидании неприятельского нападения

2 августа командующий флотом собрал на своем флагманском корабле всех подчиненных ему флагманов (командующих трех эскадр линейных кораблей, крейсеров, миноносцев и подводных лодок) и разъяснил им задачу, поставленную в оперативном приказе, и свои собственные намерения. От Адмирал-штаба поступило указание не предпринимать враждебных действий против английских военных и торговых судов; это соответствовало пожеланию, выраженному министерством иностранных дел, так как там все еще не теряли надежды на сохранение Англией нейтралитета. В своем [53] стремлении удержать Англию от выступления рейхсканцлер дошел даже до того, что через нашего посла в Лондоне предложил дать обязательство, в случае сохранения Англией нейтралитета, не предпринимать никаких операций в Канале или против французского северного побережья, чтобы освободить, таким образом, Англию от принятого ею на себя договорного обязательства — силами флота охранять северное побережье Франции. Но уже в тот же день было получено известие, что телеграфное сообщение между Англией и материком прекращено и что следует ожидать со стороны Англии начала враждебных действий.

Насколько велика была общая уверенность в том, что английский флот немедленно предпримет нападение, видно из того, что после заседания у командующего флотом командующий I эскадрой настоятельно советовал мне перейти со II эскадрой на Эльбу уже в эту же ночь, а не на следующее утро, как это предполагалось по плану. Однако я не отступил от принятого на заседании решения, что и было выполнено без каких-либо происшествий, но с принятием мер предосторожности в виде высылки вперед дивизионов тральщиков[11].

Для занятия якорных стоянок на рейде Альтенбух II эскадра на участке между Куксгафеном и Брунсбюттелем прошла между поставленными уже к этому времени оборонительными заграждениями на Эльбе. Здесь продолжалось еще оживленное движение пароходов, торопившихся выйти из Эльбы. Среди них были и английские пароходы, не желавшие считаться с [54] предупреждениями лоцманских судов; в результате на этом и без того узком и трудном фарватере произошло опасное скопление судов. Английский пароход «Уилфрид» был наказан за свою

дерзость: он попал на заграждение и затонул от взрывов двух мин. Таким образом, мы сразу же имели случай получить практическое представление о действии наших мин.

После этого происшествия комендант крепости Куксгафен, которому была поручена охрана устья реки, приказал направлять все пароходы в Гамбург, чтобы сведения о расположении заграждения не могли быть использованы противником.

Следующий день принес нам сообщение об объявлении войны Англией. Уже через несколько часов после этого пришло первое донесение о появлении английской подводной лодки в Германской бухте.

Охрана Гельголандской бухты[12] стремилась своевременно выяснить намерения неприятеля, чтобы наши морские силы могли оказать ему действительную помеху и чтобы сами они не пострадали при выходе в море в результате принятых неприятелем контрмер. Последние могли осуществляться с помощью подводных лодок или минных заградителей, причем заградители могли проскользнуть под покровом темноты к устьям рек и забросать подходы к ним минами. Надо было также считаться с тем, что в устьях рек могли быть сброшены дрейфующие мины; эти мины во время прилива могли подняться против течения и создать опасность для стоящих на реке кораблей. Нам была известна конструкция одной английской мины, позволявшая использовать для ее перемещения энергию прилива; во время отлива мина оставалась лежать на грунте, а [55] с началом прилива вновь поднималась и шла против течения[13]. Подобные мины могли проникать даже к местам якорных стоянок наших кораблей, т. е. значительно дальше, чем обычные дрейфующие мины, которые при перемене направления течения дрейфуют взад и вперед на ограниченном пространстве и в конце концов довольно быстро выбрасываются на берег. Нельзя было не считаться и с возможностью проникновения в устья рек неприятельских подводных лодок. Хотя глубины там довольно умеренные, но они вовсе не являлись препятствием для плавания подводных лодок в подводном состоянии (лишь впоследствии, когда появились глубинные бомбы, подводные лодки стали нуждаться в больших глубинах, позволявших уклониться от действия этих бомб). Если неприятель и остерегался таких рискованных предприятий, то ему достаточно было подойти хотя бы к прилегающему к устью району, чтобы иметь возможность атаковать наши корабли тотчас после того, как они пожелали бы выйти в открытое море. Во всяком случае для защиты от всех этих вероятных способов нападения применялись методы борьбы двоякого рода: во-первых, технические оборонительные средства,

как-то: заграждения, сети и т. п., и, во-вторых, высылка сторожевых морских сил, которые вели самое бдительное наблюдение. Если бы неприятель стремился к бою вблизи Гельголанда, то мы сразу же оказались бы в невыгодном положении, так как нам пришлось бы произвести развертывание тотчас после выхода из устьев рек. Узкие выходы из Эльбы и Яде заставляли корабли идти в строю кильватерной колонны точно проложенными [56] курсами, что давало подводным лодкам, подстерегавшим корабли у устья, прекрасный случай для атаки.

Особое значение приобретало своевременное получение сведений о появлении противника, а также о составе его сил, чтобы иметь возможность встретить его в открытом море и при этом с достаточными силами. В первые дни августа в дневное время на всех больших кораблях пары поднимались с таким расчетом, чтобы в любой момент можно было сняться с якоря. Но выходить на внешний рейд запрещалось, так как вначале надо было еще поставить оборонительные заграждения.

От момента получения сведений о появлении неприятеля до момента отдачи приказа о выходе в море и, наконец, до прибытия в назначенную в море точку обычно проходило довольно много времени. В зависимости от состояния готовности кораблей и от выбора якорных стоянок этот промежуток времени мог составить несколько часов, в течение которых противник беспрепятственно продолжал бы свое продвижение в Германскую бухту. Отсюда возникла необходимость вынести разведку как можно дальше. Однако чем больше удалялась от Гельголанда дугообразная линия, по которой ходили разведывательные и сторожевые корабли, тем менее плотно она заполнялась, поэтому вынесение дозоров далеко вперед требовало выделения большего количества кораблей или же понижало степень надежности наблюдения.

Чрезвычайно ценным средством для передачи донесений оказался радиотелеграф. Однако на устаревших миноносцах, которые были теперь в большом количестве выделены для сформирования дивизионов тральщиков, это приспособление еще не было установлено.

Организация службы сторожевого охранения была поручена командующему разведывательными кораблями вице-адмиралу Хипперу, для чего, кроме его крейсеров, ему были подчинены все флотилии миноносцев, подводные лодки, дивизионы тральщиков, самолеты и воздушные корабли. Из этих боевых [57] сил был образован пояс сторожевого охранения, который в дневное время состоял из нескольких рядов кораблей, ходивших по дугообразным линиям на различных расстояниях от плавучего маяка «Эльба I». Внешняя линия охранения, находившаяся в

расстоянии 35 миль от «Эльба I», состояла из миноносцев. В шести милях от них, ближе к берегу, находились позиции подводных лодок, а еще на 6 миль ближе, на внутренней линии, несли охранение дивизионы тральщиков. Позади обоих флангов этого пояса сторожевого охранения, восточнее и южнее Гельголанда, держалось от двух до четырех легких крейсеров. На ночь подводные лодки возвращались; убиралась также внешняя линия миноносцев, и оставалась лишь внутренняя линия. Зато для ночных операций выделялось большее число миноносцев.

Вся эта система служила в большей мере для охраны, а не для разведки, для которой она была выдвинута недостаточно далеко. Если о приближении значительных неприятельских сил становилось известно даже тогда, когда они находились еще в расстоянии 15 миль от внешней линии охраны, то и в этом случае противник уже через полтора часа вошел бы в сферу огня Гельголандской крепости. Успеть выйти в открытое море к этому моменту могли бы только те корабли, которые стояли на внешнем рейде Яде. Кораблям, стоявшим на Эльбе у Куксгафена или в заливе Яде, на рейде Вильгельмсгафена, потребовалось бы больше времени. При наличии одной лишь этой службы охранения наше положение было таково, что мы либо рисковали быть застигнутыми противником врасплох и выйти в бой с недостаточными силами, либо должны были держать весь флот в состоянии полной готовности; но прибегать к этой мере на долгий срок было невозможно.

Привлечение миноносцев и крейсеров для несения сторожевой службы и необходимость сменять их через несколько дней требовали участия такого количества легких сил, что это шло в ущерб выполнению их главной задачи — стремлению [58] заблаговременно, далеко в море, обнаружить и атаковать неприятеля, прежде чем он подойдет к нам вплотную.

Командование стояло перед многосторонней и трудно разрешимой проблемой — исключить возможность внезапного нападения, обеспечить бухту от проникновения неприятельских заградителей и подводных лодок, чтобы флот по выходе из баз располагал свободой маневрирования и мог сам обнаружить неприятеля в Северном море и нанести ему потери по методам «малой войны». Вполне правильным было решение поручить всю эту задачу единому командующему, который при всех своих распоряжениях, помимо разносторонности предъявлявшихся к нему требований, учитывал бы еще условия погоды, возможные аварии или потери и обусловленные этим выходы из строя кораблей, а также вопросы снабжения углем, имевшие особое значение для малых кораблей. Команды малых кораблей в

плохую погоду утомлялись значительно больше, чем на больших кораблях, и поэтому чаще нуждались в отдыхе.

Не так просто было также регулировать порядок передачи распоряжений и донесений по радио, чтобы добиться правильного и своевременного приема и исключения помех со стороны других станций, особенно тех, которые находились в иных районах и не подчинялись флоту.

В наших условиях особенно большое значение имели самолеты и воздушные корабли. К сожалению, их число было очень незначительным. Авиастанция была оборудована на Гельголанде; вначале она располагала всего пятью самолетами, а впоследствии их число было увеличено до восьми. Из воздушных кораблей дальнюю разведку в первое время выполнял один лишь L-3. Он усердно старался летать в любую погоду и с замечательной настойчивостью распространял дальность разведки до видимости норвежских берегов.

Наряду с организацией сторожевой службы, под руководством командующего военно-морской станцией Северного моря, вице-адмирала фон Крозига, в Вильгельмсгафене была создана [59] организация, ведавшая обороной островов Северного моря и, в первую очередь, Гельголанда. Сюда относилось также предусмотренное планом переселение коренных жителей на материк; им тяжело было расставаться со своими островами, хотя они и были подготовлены к этой необходимости и не чинили особых затруднений при выселении.

Постановка заграждений, а равно и лоцмейстерского ограждения, которое во время войны должно было заменять систему ограждения мирного времени, также входила в обязанности командования станцией. Сюда относилось и снятие далеко видимых с моря береговых навигационных знаков, которые могли быть известны неприятелю и облегчили бы ему ориентировку. По этим же соображениям горькая необходимость заставила пожертвовать старинной и почитаемой колокольней кирхи на острове Вангероог (близ фарватера, ведущего в залив Яде), которая с незапамятных времен служила ценным и привычным для мореплавателей ориентиром. Она была так давно построена, что за время ее существования весь остров, так сказать, под ногами у нее успел постепенно переместиться в соответствии с происходящим в Северном море общим движением дюн с запада на восток; в 1914 г. она стояла уже на самом краю западного берега, и волны лизали основания ее стен.

Для охраны заграждений и самых устьев рек были образованы портовые флотилии; они подчинялись коменданту крепости, а следовательно, и командующему станцией.

Освобождение флота от этих задач вполне себя оправдало.

Важное значение имела организация маячной службы. Как только возникла опасность войны, все маячные огни были потушены, плавучие маяки убраны и светящиеся буи сняты, так что весь берег погрузился во тьму. Однако при трудном ночном плавании у берегов Северного моря и при существующем сильном течении в районах устьев Эльбы, Везера и Эмса обойтись без ночного освещения было невозможно. Кроме того, [60] совершенно необходимо было установить хорошо различимые огни для уверенного нахождения заграждения и для следования через проходы в этих заграждениях. Несмотря на навигационные трудности, связанные с плаванием в темноте, мы всегда предпочитали выходить в море в ночное время, так как темнота представляла большие преимущества в отношении скрытности, а следовательно и безопасности выхода из баз. Разумеется, огни зажигались при этом лишь на тот срок, который действительно был необходим по соображениям навигационного характера. Огни должны были зажигаться и для возвращающихся с моря кораблей, но так, чтобы они не могли быть использованы неприятелем. Основным моментом в этой организации являлась уверенность, что заказ на зажигание того или иного огня будет выполнен с точностью до минуты. Плавучие маяки, стоявшие в море на подходах к Яде и Эльбе, являлись в то же время сторожевыми судами и были укомплектованы военной командой. Им не приходилось отдыхать во время долгих и бурных ночей в течение всех этих 4,5 лет войны; нуждались ли в сигнальных огнях отдельные мелкие суда или целые эскадры, все они одинаково были уверены в исполнительности этих команд, как, впрочем, и всех остальных служб, организованных на время войны для целей навигационного обеспечения. В частности, необходимо упомянуть об испытанной службе императорских лоцманов, находившихся под начальством командора Краузе; они всегда являлись надежными советчиками для командующих соединениями кораблей и для командиров отдельных кораблей.

В соответствии с обстановкой, как мы ее себе представляли, необходимо было выяснить характер действий противника. Пока приводились в оборонительное состояние острова Северного моря и устья рек, эскадры линейных кораблей и линейных крейсеров, находясь на своих якорных стоянках, использовали эти первые дни для приведения кораблей в полную боевую готовность. В особенности это касалось кораблей [61] II эскадры, при постройке которых применению огнестойких материалов не было придано такого большого значения, как это имело место на более новых кораблях, и теперь предстояло убрать все вредное в этом

отношении. Все это создало много труда, шума и беспокойства. Казалось, что уже в мирное время детально было продумано все, что могло быть полезным и необходимым в бою; однако теперь всплывали все новые и новые возможности использования гамаков, стальных сетей, якорных канатов, спасательных поясов и множества иных разнообразных предметов. Обо всем, что было изобретено и признано полезным на одном корабле, командующий эскадрой сообщал на другие корабли, которые он обходил, чтобы быть в курсе произведенного переустройства и вызывать на местах инициативу.

Наряду с этим производился прием вновь назначенной команды, состоявшей в большинстве из запасных, которые еще сравнительно недавно служили на тех же кораблях и среди которых я встретил много старых, знакомых, так как с 1907 года я сам, с перерывом всего в один год, все время плавал во флоте.

Всякого рода новости, поступающие с возвращавшихся из-за границы пароходов или от наших сторожевых кораблей, частые ложные тревоги по поводу мнимого появления самолетов или подводных лодок, ночная стрельба или появление огней и света прожекторов в неправдоподобных направлениях, взрывы мин на мелководном фарватере Эльбы (впоследствии этому было найдено естественное объяснение, но первоначально причину старались приписать действиям неприятеля), прекращение всякого сообщения с берегом, введение боевой вахты — все это придавало первым дням войны своеобразную прелесть. В окружавшем нас мире не произошло никаких изменений против обычной картины мирного времени, потому что даже движение судов на Эльбе было таким же оживленным.

Радостно приветствовался каждый приходивший с моря германский пароход, которому удалось возвратиться на родину; [62] но в каждой из радиотелеграмм в любую минуту можно было прочитать о призыве выйти навстречу неприятелю.

В течение тех дней, когда должна была определиться позиция Англии, мы не пренебрегали подготовкой к активным операциям, и, одновременно с поступившим 4 августа в 19 ч. 47 мин. сообщением об объявленном «состоянии войны с Англией», мы приняли (по радио) приказ вспомогательному крейсеру «Кронпринц Фридрих Вильгельм»[14] о немедленном выходе в море. Вслед за тем вспомогательный пароход-заградитель «Кенигин Луиза» в 21 ч. 30 мин. вышел из Эмса к устью Темзы.

Так начались первые операции, связанные с ведением крейсерской войны и малой войны у берегов Англии. С напряженным вниманием мы следили в радиорубке флагманского корабля за развитием этих первых двух операций.

Помешают ли большому быстроходному пароходу или же ему удастся беспрепятственно прорваться в океан?

Радиограмма, переданная на «Кенигин Луизу», гласила: «Идти полным ходом к Темзе. Поставить мины как можно ближе к английскому берегу, не ставить их вблизи нейтрального берега и севернее параллели 53°». Пароходу, который еще недавно поддерживал в летнее время сообщение с купальными курортами, расположенными на островах Северного моря, на следующий день (5 августа) около И ч. пришлось вступить в бой с неприятельскими крейсерами и истребителями. Пароход был потоплен торпедой. Перед боем он успел поставить свои мины, и жертвой их стал преследовавший его крейсер «Эмфион» (3500 тонн, спущен на воду в 1911 г.), который также пошел на дно, потеряв 131 человека. Таким образом, первый же день войны принес потери обеим сторонам, причем первое нападение последовало с нашей стороны. [63]

Жертвы с нашей стороны не были напрасными. Прежде всего они стоили неприятелю потери нового крейсера, но еще важнее было впечатление, произведенное как у нас, так и у неприятеля. Так с самого начала определилось положение, при котором противник, ища укрытия от наших агрессивных методов ведения войны, предпочел уйти в северные воды, а не избрал иной путь — закупорку наших выходов в море. В течение всей войны в устьях наших рек не было поставлено ни одной английской мины, между тем как в открытом Северном море было поставлено несколько тысяч мин.

Следующие дни не были отмечены какими-либо происшествиями, самолеты и дирижабли ничего не обнаружили, а вернувшиеся с моря рыболовные суда сообщили о замеченных ими английских военных кораблях лишь на далеком расстоянии от Германской бухты (у Абердина). Нам самим необходимо было позаботиться об обнаружении местонахождения неприятеля и направиться туда, чтобы добиться требуемого уравнивания сил. Возникло намерение использовать для этой цели миноносцы и подводные лодки, без которых можно было обойтись при несении охраны Гельголандской бухты.

У начальника подводных лодок, капитана 3 ранга Бауэра, сложилось впечатление о бесполезности применения подводных лодок для чисто оборонительных целей у Гельголанда; казалось маловероятным, что противник подойдет так близко, и если бы он и подошел, то возможность атаки все же оставалась под сомнением. Частые выходы и возвращения лодок, как того требовали практиковавшиеся методы несения сторожевой службы, да еще при наличии навигационных опасностей в районе

Гельголандской гавани, должны были повлечь за собой напрасное изнашивание механизмов и аварии лодок. Поэтому Бауэр старался убедить командование флота в том, что положение может измениться только в результате применения подводных лодок для активных действий. Риск был, конечно, велик, но надежды на успех были еще больше. [64]

Эта точка зрения была одобрена, и было принято крайне важное решение для дальнейшего хода войны. Командование не стало медлить с выполнением этого решения, и 6 августа подводным лодкам было приказано выйти в море для проведения операции против английских главных сил, предположительно находившихся в Северном море. Допускалось, что они могли держаться примерно в 200 милях от Гельголанда с целью перехватить наши дредноуты, которым пришлось бы идти в Северное море вокруг Скагена в том случае, если бы проход Кильским каналом оказался затруднительным. Для выполнения операции было предназначено 10 подводных лодок, а продолжительность операции была определена в 6 дней.

Поисками надлежало охватить все Северное море до параллели Оркнейских островов. Подводным лодкам оставалось при этом надеяться на свои собственные силы, так как конвоировавшие их крейсера «Гамбург» и «Штеттин», причисленные к флотилии подводных лодок, естественно, не могли их сопровождать на всем протяжении похода. Они должны были прикрывать выход лодок лишь на протяжении первых 100 миль с тем, чтобы в случае встречи с легкими силами противника оттянуть их от лодок по направлению к Гельголанду; сами же лодки не должны были в это дело ввязываться, так как их целью являлась атака неприятельских линейных кораблей. Свобода действия предоставлялась лодкам только на обратном пути, когда им надлежало использовать любой случай, позволявший нанести неприятелю потери. Погода для проведения операции была неблагоприятная, пасмурная, дождливая, видимость плохая.

Ожидалось дальнейшее ухудшение погоды, но так как этого не последовало, то начальник лодок приказал начать операцию; трудно предсказывать погоду для такого обширного морского района и особенно при существующих в Северном море быстро меняющихся метеорологических условиях.

Принятое решение являлось блестящим доказательством нетерпеливой жажды подвигов со стороны нового оружия, [65] которое в мирное время, на маневрах, еще никогда не получало столь сложного задания.

Поход нужно было выполнить с таким расчетом, чтобы лодки, выстроившись в одну линию с интервалами в 7 миль, прошли

сперва 300 миль по направлению на NNW, затем повернули обратно и, дойдя до линии Скапа-Флоу — Ставангер (куда они должны были прийти примерно через 72 часа после начала операции), оставались на этой линии до 18 ч. следующего дня, после чего им надлежало возвратиться к Гельголанду.

Одна лодка, пройдя 225 миль от Гельголанда, вынуждена была повернуть обратно из-за повреждения в машине[15]. Две лодки пропали без вести. Остальные лодки выполнили задание в точном соответствии с планом и возвратились к 11 августа, не обнаружив неприятеля, если не считать одного четырехтрубного крейсера, на короткое время вынырнувшего из тумана. Относительно лодок, пропавших без вести, было известно лишь то, что одна из них утром 8 августа еще вела переговоры по радио. 9 августа в районе пребывания подводных лодок стоял туман при ветре в 6 баллов. Только 15 августа мы узнали, что в этом же самом районе находилась большая часть английского флота[16], причем англичане уничтожили шесть германских сельдяных люгеров, предварительно пересадив к себе на борт их команды. Туман при ветре в 6 баллов и при незначительной высоте рубки подводной лодки является самым неблагоприятным фактором в отношении дальности видимости. Надо было полагать, что при этих условиях погоды пропавшие без вести [66] лодки были протаранены английскими крейсерами прежде, чем успели погрузиться[17].

Остается лишь сожалеть, что именно в момент встречи туман явился прикрытием для английского флота, жертвой которого стали две наши лодки, и эта первая, так энергично проведенная, операция не привела к заслуженному успеху. Потеря двух лодок ни в коей мере не повлияла на настроение экипажей; наоборот, она укрепила в них решимость добиться лучших результатов.

Тот факт, что этот поход продолжался шесть суток, явился решающим в вопросе о дальнейшем использовании подводного оружия, значение которого резко повысилось благодаря проявленной им выносливости и способности к самостоятельным действиям. Свойства эти предстали в должном свете только в результате длительного похода, совершенного в условиях военного времени, и в этом отношении подводные лодки оставили далеко позади себя все виды надводных кораблей, в особенности миноносцы, которые не могли состязаться с подводными лодками в вопросе о продолжительности пребывания в море. К тому же и запасы угля на миноносцах были незначительны, а расход угля при больших скоростях хода непомерно возрастал. Что же касается больших кораблей, то в том же вопросе о продолжительности пребывания в море они

находились в полной зависимости от мелких кораблей, поскольку без них нельзя было обойтись в деле обеспечения от атак подводных лодок и от мин заграждения.

Данный поход наложил свой отпечаток на весь вопрос о способах ведения войны на море и придал ему решающее [67] направление; правда, оно определилось лишь впоследствии и постепенно, но начало было положено именно этой операцией. Вот почему я останавливаюсь на рассмотрении этого похода несколько дольше, чем это было бы необходимо с точки зрения отсутствия видимых военных результатов операции. После того как было получено первое доказательство выносливости подводных лодок, мы с величайшей настойчивостью и с возрастающим успехом пошли по вновь открывшемуся перед нами пути, и подводная лодка, относительно которой перед тем существовало представление как об одном из средств береговой обороны, превратилась в самое приспособленное оружие для дальних действий.

Другая, не менее важная, особенность подводной лодки заключается в ее автономности. В то время, как надводные боевые силы в соответствии с предполагаемой силой противника должны составляться из кораблей различных классов, подводная лодка не нуждается ни в чьей поддержке для атаки, а для защиты ей не нужна скорость хода, необходимая для надводных кораблей, так как способность погружаться под воду является для подводной лодки самой надежной защитой.

Нет ничего удивительного в том, что значение этих тактических преимуществ получило всеобщее признание лишь во время войны, потому что они выявились благодаря энергии личного состава, который, казалось, не признавал никаких затруднений, хотя условия плавания на этих маленьких суденышках были связаны с невероятными лишениями бытового характера. Преимущества подводного оружия приобрели практическое значение лишь после того, как люди пришли к добровольной решимости бесконечно долго выносить лишения; этой силой воли и обладали экипажи наших подводных лодок.

Мы сильно недоумевали, почему англичане не предприняли нападения в течение всей первой недели войны; ведь с каждым днем они теряли часть преимуществ, которые им давала ранняя мобилизация, между тем как мы за это время могли [68] усилить нашу береговую оборону. Поисками, произведенными нашими легкими крейсерами и миноносцами, которые направились расходящимися курсами от Гельголанда и осмотрели весь район на протяжении около 100 миль, ничего не было обнаружено. В то время как еще производились упомянутые выше поиски

подводных лодок на севере, четыре другие подводные лодки были посланы в разведку на запад миль на 200, до параллели устья Темзы. Они установили наличие охранения в виде нескольких линий миноносцев примерно на параллели 52°, но больших кораблей не видели[18].

У командования флота, как и у всех нас, напрашивалась мысль о том, что английский флот придерживается какого-то иного стратегического плана, а не того, который мы предполагали. Казалось вероятным, что II и III флоты были связаны охраной перевозки войск внутри Английского канала, а местонахождение главных сил I флота надо было предполагать в северной части Северного моря, куда наши легкие силы еще не проникали. Посланные туда десять подводных лодок еще не давали о себе знать, откуда можно было заключить, что они ничего, по-видимому, не обнаружили. Не следовало ли в таком случае попытаться вызвать на бой английский флот? Мы располагали тринадцатью дредноутами, восемью старыми линейными кораблями, четырьмя линейными крейсерами (включая [69] «Блюхер»), несколькими легкими крейсерами и семью флотилиями миноносцев. Командующий флотом полагал, что с этими силами он может вступить в бой с полной уверенностью в успехе. Но его удерживало соображение о том, что местонахождение I флота было совершенно неизвестно, а поэтому было сомнительно, произойдет ли встреча флотов в течение имевшегося в нашем распоряжении промежутка времени, который, в соответствии с запасами топлива на миноносцах, не мог продолжаться более двух суток подряд. Кроме того, в период выполнения операции Германская бухта оставалась бы без всякой охраны против минно-заградительных и прочих операций, а флот не имел бы флангового прикрытия с W. Наконец, наши линейные корабли могли подвергнуться успешным атакам неприятельских подводных лодок, и мы ничем не могли бы возместить эти потери, если бы неприятельский флот остался необнаруженным. По всем этим соображениям мысль о подобном выходе флота была оставлена, и вместо этого был намечен ряд разведывательных и минно-заградительных операций, которые и были выполнены в течение следующих недель, причем они были доведены вплоть до английских берегов.

В результате этого решения для эскадр линейных кораблей наступил период томительного выжидания, а в начавшейся «малой войне» для уравнивания сил надежды возлагались не только на успех минно-заградительных операций, но и на ночные поиски миноносцев, которым могли представиться случаи для атаки. Недостаток в разведывательных кораблях (поскольку

новые линейные крейсера «Зейдлиц», «Мольтке» и «Фон дер Танн» необходимо было беречь для боя) опять-таки побудил привлечь для целей разведки подводные лодки.

Возвратившиеся 11 августа из похода на W подводные лодки уже 14 августа получили новые задания. Лодки, которыми командовали капитан-лейтенанты Гайер и Херзинг, должны были произвести разведку в Северном море по направлению от норвежского берега (у Эгерсунда) на Питерхэд, а третьей лодке надлежало выяснить систему английского сторожевого [70] охранения перед входом в Хамбер, чтобы получить исходные данные для намеченной минно-заградительной операции. Лодки доставили ценные сведения о неприятельской сторожевой службе; больших кораблей они не видели. Им долго пришлось пробыть под водой. Так, например, эскадренные миноносцы вынудили лодку Гайера оставаться под водой 16 августа в течение 6¼ часов, 17–11¾ часа и 18 — в течение 11¼ часов.

Остановимся вкратце на рассмотрении тех возможностей, которые имелись у неприятеля для организации нападения. О сосредоточении германского флота в Северном море англичане, без сомнения, могли узнать агентурным путем через Голландию или Данию. Если бы английский флот предпринимал демонстративный обстрел Сильта или восточных Фрисландских островов, то он вынудил бы наш флот выйти из устьев рек, при этом англичане имели бы случай использовать свои подводные лодки, расставленные у выходов из Яде и Эльбы. Они могли рассчитать свою операцию таким образом, чтобы в утренние часы занять выгодное положение для боя с нашим приближающимся флотом. Если бы англичане явились с частью своих сил, то они могли бы своевременно отойти от превосходящих германских сил, ограничившись действиями подводных лодок. Единственная опасность, которая могла угрожать противнику при выполнении подобной операции, заключалась в возможности ночной встречи с флотилиями наших миноносцев. Но и эту опасность англичанам не следовало переоценивать, потому что они могли рассчитать момент своего входа в Германскую бухту таким образом, чтобы наши миноносцы, которые держались в море лишь до приближения рассвета, находились уже в это время на обратном пути в Германскую бухту. Со стороны наших подводных лодок англичанам также не угрожало особой опасности, поскольку большая часть лодок находилась в дальних операциях[19]. [71]

Но, по-видимому, английское морское командование сильно переоценило степень опасности, угрожавшей со стороны наших миноносцев и подводных лодок, и, наоборот, не слишком велико было, видимо, доверие к боеспособности их собственных

подводных лодок. Таким образом, у обеих воюющих сторон в первое время возымели верх соображения, побуждавшие их воздержаться от непосредственного использования главных сил. При этом весьма существенную роль играла переоценка подводной опасности[20].

Командующий Флотом Открытого моря адмирал фон Ингеноль в своем приказе от 14 августа следующим образом резюмировал общую обстановку:

«Из всех сведений, полученных до сих пор об английских морских силах, явствует, что английский боевой флот всячески избегает показываться в Северном море и держится далеко за пределами досягаемости со стороны наших морских сил. Поиски наших подводных лодок, распространившиеся на севере за 60-й градус северной широты, а на юге, в Английском канале, до подходов к Темзе, а также набеги наших миноносцев и разведки самолетов, установили наличие английских сторожевых кораблей лишь в районе между норвежским и [72] шотландским берегами и перед входом в Английский канал, в остальной же части Северного моря до сих пор никаких следов англичан не обнаружено.

Этот образ действий нашего противника заставляет предполагать о существующем у него намерении избегать всяких потерь, которые мы смогли бы ему нанести, в то время как нашим боевым кораблям предоставляется возможность подходить к его берегам, чтобы стать там жертвами его мин и подводных лодок.

Мы не доставили противнику этого удовольствия. Он сам должен прийти, и в конце концов он придет, и тогда мы и сведем с ним счеты. Для сведения этих счетов мы выйдем в море со всеми своими боевыми кораблями.

Нашей ближайшей задачей является стремление наносить неприятелю потери в „малой войне“ и нападать на него, где бы мы его ни настигли, этим мы заставим его вступить с нами в бой.

Эти задачи в первую очередь выпадают на долю легких сил (подводных лодок, миноносцев, заградителей, крейсеров), шансы которых возрастают по мере того, как ночи становятся все более темными и длинными.

Начало положено, во-первых, славным подвигом парохода-заградителя „Кенигин Луиза“, увенчавшимся, наряду с гибелью этого парохода, чувствительными потерями для неприятеля, и во-вторых, смелыми поисками наших подводных лодок; за этими подвигами последуют новые операции.

Наша обязанность, обязанность экипажей больших боевых кораблей заключается в том, чтобы это главное наше оружие всегда было готово к предстоящему нам решительному бою. Для

этого мы должны трудиться не покладая рук, чтобы быть готовыми самим и чтобы поддержать наши линейные корабли в состоянии полной боевой готовности. Мы должны предусмотреть каждую мелочь, которая на войне может иметь важное значение, и мы должны постоянно упражняться [73] и готовиться к тому дню, когда Флоту Открытого моря будет позволено вступить в бой хотя и с превосходящим нас количественно противником.

Как только неприятель окажется в пределах нашей досягаемости, он тотчас найдет нас на арене боя. Однако мы вовсе не желаем, чтобы он предписал нам место и время; мы сами желаем избрать и то и другое, чтобы вступить в бой только при таких условиях, которые гарантируют нам полный успех.

Это означает, что не надо терять терпения, а необходимо постоянно быть готовыми, чтобы использовать благоприятный момент».

Глава IV
Вторжение англичан в Германскую бухту

Мы предприняли ряд ночных поисков за пределами линии сторожевого охранения у Гельголанда и постепенно распространили их еще дальше. 12 августа выходили в море легкие крейсера «Кельн», под флагом начальника минных сил контр-адмирала Мааса, «Гамбург» и VI флотилия миноносцев. 15-го снова вышел «Кельн», с ним «Штутгарт» и I и II флотилии миноносцев; 16 августа выходили легкий крейсер «Майнц» и VIII флотилия миноносцев. Ввиду того, что при всех этих походах неприятель не был обнаружен[21], легкие крейсера «Штральзунд» [74] и «Страсбург» были высланы в Хуфден[22] для нападения на обнаруженную здесь подводными лодками[23] линию сторожевого охранения, занятую эскадренными миноносцами. Крейсера вышли в море 17 августа в первой половине дня в сопровождении двух подводных лодок, которые заняли выжидательную позицию у Влиланда, в то время как крейсера продолжали идти дальше на S, до линии Лоустофт — Шевенинген. Дойдя до этой линии, утром 18-го они повернули обратно. Вскоре после этого «Штральзунд» заметил три неприятельские подводные лодки и открыл по ним огонь с расстояния 54 кабельтова. В одну из них, по-видимому, было попадание. Вслед за тем на севере показалось восемь эскадренных миноносцев, а в восточном направлении — легкий крейсер с другими восемью эскадренными миноносцами, которые легко могли отрезать нашим крейсерам путь отступления. Но они не пробовали сокращать расстояние, и бой, который велся с дистанции 54 кабельтовых, оказался для обеих сторон безрезультатным. Учитывая возможность присутствия поблизости еще и иных английских кораблей, наши крейсера решили не терять времени на связанное с попыткой атаки маневрирование, тем более что шестнадцать английских эскадренных миноносцев значительно превосходили по силе огня наши крейсера, вооруженные всего лишь 10,5-см орудиями. Оба крейсера беспрепятственно возвратились в базу[24]. [75]

Во второй половине августа участились донесения о неприятельских подводных лодках, замеченных перед Эмсом и в Германской бухте, и нашим миноносцам пришлось усиленно охотиться за ними. 21 августа, выходя в поиск, предпринятый по направлению к Доггер-банке, для захвата английских рыболовных судов, легкие крейсера «Росток» и «Страсбург», сопровождаемые VI флотилией миноносцев, также натолкнулись на

неприятельские подводные лодки, одна из которых выпустила в «Росток» две торпеды, но промахнулась. Во время этой операции было уничтожено шесть рыболовных пароходов, державшихся разбросанно в районе Гельголанда и заподозренных в сотрудничестве с английскими подводными лодками[25].

Так как по результатам всех походов можно было полагать, что в южной части Северного моря крупных неприятельских сил не было, обоим нашим крейсерам-заградителям было дано задание поставить минные заграждения перед устьями рек Хамбер и Тайн. Их операция в течение дня прикрывалась легким крейсером и полуфлотилией миноносцев. Оба заградителя беспрепятственно выполнили задание и поставили свои заграждения точно на назначенных местах[26]. Постановка мин была произведена около полуночи; операции благоприятствовала густая темнота. На обратном пути удалось потопить еще шесть рыболовных пароходов.

28 августа произошло первое серьезное столкновение с английскими крейсерами. Их подводные лодки выяснили, что мы ограничились несением сторожевой службы в пределах [76] Гельголандской бухты; это побудило англичан «снять» нашу передовую сторожевую линию. Опубликованные английские донесения о событиях этого дня позволяют составить себе ясную картину о ходе боя (см. схему 2).

Сам я находился в этот день со II эскадрой на Эльбе, и мои личные впечатления ограничиваются сведениями, почерпнутыми из принятых радиограмм. Первая из них, полученная около 9 ч., извещала о том, что в квадратах 142 и 131 (т. е. в 20 милях к NW от Гельголанда) неприятельские крейсера и эскадренные миноносцы преследуют V флотилию. Легкие крейсера «Штеттин» и «Фрауенлоб» высылаются на помощь, а II флотилия подводных лодок выходит на позиции для атаки. Дальнейшие радио, принятые с 9 до 17 ч., извещали, что в бою, кроме упомянутых кораблей, приняли участие I и V флотилии миноносцев, легкие крейсера «Майнц», «Страсбург», «Кельн», «Штральзунд», «Ариадна», «Кольберг», «Данциг» и II дивизион тральщиков.

С неприятельской стороны участвовали несколько крейсеров типа «городов», броненосные крейсера типа «Шэннон», четыре линейных крейсера под командованием адмирала Битти (на «Лайоне»), около тридцати эскадренных миноносцев и восемь подводных лодок.

Одна из этих лодок около 6 ч. безрезультатно выпустила две торпеды по одному из миноносцев I флотилии, который только что, с рассветом, занял назначенное ему на дневное время место в передовой линии сторожевого охранения. Относительно

дальнейших действий английских подводных лодок в течение всего этого дня мы не получали больше никаких известий, и осталось невыясненным, должны ли они были подкарауливать выход наших кораблей из устьев рек. На их долю не выпало никакого успеха, что, впрочем, и неудивительно, так как видимость была очень плохая.

В бою крейсеров и миноносцев мы потеряли легкий крейсер «Ариадна» и миноносец V-187, флагманский корабль [78] I флотилии. Большая часть экипажа «Ариадны» была спасена «Штральзундом» и «Данцигом». Половина экипажа V-187 была принята другими миноносцами I флотилии. Радиотелеграфная связь с крейсерами «Кельн» и «Майнц» прервалась. Оба они были потоплены. Некоторые крейсера («Штральзунд» и «Штеттин») были повреждены, так же как и миноносцы D-8, V-1 и T-33. Было много убитых и раненых. Об английских потерях ничего не известно.

На случай приказа линейным кораблям выйти на поддержку с момента получения первых известий о бое я держал корабли II эскадры в полной готовности к немедленной съемке с якоря, но распоряжения о выходе не последовало.

Неприятелю удалось захватить врасплох нашу передовую линию сторожевого охранения; по английским данным, в этом нападении участвовали легкие крейсера «Аретьюза» и «Фирлесс», сопровождаемые семнадцатью эскадренными миноносцами типа «I» и четырнадцатью эскадренными миноносцами типа «L». Благодаря вступлению в бой двух наших крейсеров («Штеттин» и «Фрауенлоб») наши потери ограничились потоплением лишь одного миноносца (V-187). Когда стало известно о вторжении легких сил, все остальные крейсера, имевшиеся в нашем распоряжении, были высланы навстречу неприятелю. В ходе разыгравшегося боя «Аретьюза» и «Фирлесс» получили тяжелые повреждения и вызвали на помощь значительные силы, которые англичане держали в полной готовности в резерве. С их появлением наши крейсера попали в тяжелое положение. Разобраться в обстановке было очень трудно из-за мглистой погоды. В то время как в устьях рек стояла совершенно ясная и почти безветренная погода, видимость в районе Гельголанда не превышала 3–4 миль; возвышенная часть острова скрылась в тумане. Команда батарей, расположенных на острове, вовсе не видела боя, который в утренние часы происходил в пределах дальности стрельбы их орудий. По состоянию уровня моря на внешнем баре Яде [79] выход наших линейных кораблей из залива был возможен не ранее 13 часов. Их помощь запоздала. Командующий нашими крейсерами, делая распоряжения, был в

полной уверенности, что в море существуют те же условия погоды, что и в заливе Яде, следовательно, на легких крейсерах смогут настолько разобраться в обстановке, чтобы своевременно отойти перед превосходящими силами. К сожалению, это было не так, и «Майнц» и «Кельн», сами того не подозревая, натолкнулись на английские линейные крейсера и стали жертвами их артиллерии. Несмотря на то, что это было невозможно по условиям видимости, не позволявшей разобраться в общей обстановке, план окружения английских легких сил, прорвавшихся в бухту, фактически был выполнен; по этому плану «Майнц», вышедший из Эмса, должен был отрезать им путь отступления на W, в то время как другие легкие крейсера преграждали путь на N.

Мужественность командиров, так внезапно увидевших перед собой сильные корабли, подверглась исключительно тяжелому испытанию. Поведение наших легких крейсеров в бою было выше всяких похвал. Несмотря на тяжелые повреждения, полученные этими незащищенными кораблями, и на большие потери в личном составе, экипажи с замечательным спокойствием и безукоризненной точностью продолжали обслуживать артиллерию и бороться с последствиями разрушительного действия английских снарядов. Стремительное вступление наших кораблей в бой, их неудержимый порыв, с которым они торопились на звуки выстрелов, чтобы оказать помощь, стоили нам потери трех крейсеров. На «Ариадне» свирепствовал пожар, вынудивший команду покинуть борт корабля перед его гибелью.

Наш образ действий, выразившийся в посылке легких крейсеров одного за другим, был признан опрометчивым[27]. [80]

Благодаря удачному отходу I и V флотилий миноносцев и своевременному и энергичному вступлению в бой «Штеттина» и «Фрауенлоба», отогнавших крейсера «Аретьюза» и «Фирлесс», которые конвоировали английские эскадренные миноносцы, внезапное нападение англичан можно было считать отбитым, и весь итог операции, предпринятой с таким крупным размахом, ограничился бы весьма скромным успехом, выразившимся в потоплении V-187. Но если неприятель был отбит, то можно ли было позволить ему среди бела дня безнаказанно уйти из Германской бухты? Целый месяц мы ждали, пока не представился наконец случай встретиться с неприятелем. Так неужели же наши корабли при первом появлении легких сил должны были ограничиться стремлением укрыться в устьях рек? Неужели наши корабли, стоявшие в полной готовности в этих устьях, не должны были сделать попытки перехватить противника, который, быть может, из-за полученных им повреждений легко мог попасть в

наши руки? Впоследствии наших адмиралов и командиров стали бы жестоко упрекать, если бы они не использовали всех возможностей, чтобы выйти навстречу неприятелю. Подобное бездействие оказало бы гибельное влияние на моральное состояние личного состава и на весь дальнейший ход войны. Можно ли было при первой же встрече проявлять чувство слабости и попросту скрыться от англичан? Нет, и мы поступили как раз наоборот, а что касается понесенных потерь, то с этого времени мы сгорали от нетерпения отплатить за них с лихвой.

Бой разбился на несколько отдельных столкновений, разыгравшихся при незначительной видимости и на близких дистанциях, причем наши моряки проявили исключительное хладнокровие и презрение к смерти. Эти замечательные примеры не должны быть преданы забвению. Ниже приводятся некоторые выдержки из военных дневников. [81]

«Донесение о бое миноносца V-187 I флотилии Валлиса»[28]

(составлено лейтенантом Яспером)

Флагманский миноносец V-187 находился в сторожевом охранении, примерно в 24 милях на NWtW от Гельголанда; курс WNW, скорость 16 узлов. Вскоре после 8 ч. с ближайшего справа мателота G-194 донесли: «Меня преследует неприятельский броненосный крейсер». Мы тотчас пошли по направлению на G-194.

В 8 ч. 20 мин. во мгле, примерно в 3 милях на NW, показались два эскадренных миноносца, о чем было донесено по радио на «Кельн». Миноносец полным ходом пошел на SOtO, не теряя из виду эскадренные миноносцы. Вскоре показались еще четыре эскадренных миноносца или крейсера; точно установить это было невозможно, так как видимость уменьшилась. Тогда V-187 самым полным ходом направился к Гельголанду.

Тем временем с «Кельна» пришло приказание I и V флотилиям укрыться у Гельголанда. Вскоре после этого слева по носу, во мгле, в расстоянии 22–27 кабельтовых показались еще четыре эскадренных миноносца, преградивших нам путь к Гельголанду. Они открыли беспорядочный огонь с расстояния около 22 кабельтовых. V-187 повернул на S и в свою очередь открыл огонь из кормового 8,8-см орудия. Снаряды эскадренных миноносцев по большей части очень плохо ложились по целику. Лишь одно орудие посылало неизменные перелеты, ложившиеся в одну и ту же точку; снаряды пролетали вплотную над мостиком V-187. Командир имел намерение полным ходом укрыться в Яде или Эмсе, идя переменными курсами, чтобы затруднять неприятелю пристрелку. Скорость хода была доведена до 28–29 узлов. Эскадренные миноносцы лишь немного [82] сократили

расстояние и вели теперь огонь с 16 кабельтовых. Внезапно на 4 румба справа показался неприятельский четырехтрубный крейсер. По-видимому, он сделал прожектором опознавательный сигнал V-187 или своим миноносцам и открыл огонь залпами с расстояния приблизительно 19–22 кабельтовых. После третьего залпа он пристрелялся. Видя невозможность уклоняться, командир решил пойти на сближение. Вся команда, за исключением людей, занятых у орудий, взяла ручное оружие и надела спасательные пояса. V-187 повернул влево, чтобы вести бой на контркурсах.

Бой на контркурсах произошел на расстоянии 6½—4½ кабельтова. Английские миноносцы, по-видимому, от неожиданности, прекратили стрельбу, затем открыли необыкновенно быстрый частый огонь и один за другим повернули за нами. Один снаряд попал в борт под 8,8-см орудием и вывел из строя всю его команду, кроме одного легкораненного унтер-офицера. С этого момента носовое орудие поддерживало лишь очень редкий огонь.

Следующий снаряд попал в четвертую кочегарку и пробил угольную яму. Осколки снаряда вывели из строя кочегаров, свет потух, пар сел, вода перестала поступать в котел.

Одновременно несколько снарядов и осколков ударили в мостик. Я повернул вправо, чтобы таранить концевой истребитель или пробиться у него за кормой.

Одно попадание следовало за другим, непрерывно раздавался грохот падающих снарядов, всюду звенели осколки, весь миноносец был окутан дымом и паром.

Один снаряд попал в вентилятор нефтяного котла, следующий перебил паропровод.

Два снаряда попали в переднюю турбину, и она остановилась. Пар, смешанный с черным дымом, устремился наверх через спуск в машину и через светлый люк.

Второй котел был поврежден, первый также получил попадание. [83]

Часть персонала на мостике уже выбыла из строя; миноносец шел малым ходом и без видимых причин катился носом влево. Тогда тяжелораненный командир приказал потопить миноносец. Я взял один из четырех подрывных патронов, лежавших на мостике, зажег шнур и бросил патрон в носовое турбинное отделение; другие лица, находившиеся на мостике, отнесли два патрона на бак.

Тем временем в бой вступило еще несколько эскадренных миноносцев, подошедших с NW. После того как подрывные патроны были заложены, я приказал покинуть миноносец.

Большая часть экипажа бросилась в воду с подогневого борта.

Незадолго до того момента, когда, по моим расчетам, должны были взорваться подрывные патроны, я бросился за борт. Остаток команды кормового 8,8-см орудия (в том числе лейтенант Брауне), до самого конца поддерживавшего огонь, также бросился в воду. Тогда англичане прекратили огонь и спустили на воду гребные шлюпки. Несколько человек было поднято из воды с помощью бросательных концов и спасательных буйков. Меня самого подобрала гребная шлюпка после того, как я несколько минут пробыл в воде. Находясь уже на борту шлюпки, я видел, как V-187 погрузился носом в воду и затонул; на палубе никого не было видно. Кроме меня, шлюпка подобрала еще трех человек из состава команды V-187.

В этот момент германский легкий крейсер «Штеттин» открыл огонь по английским миноносцам. Команда шлюпки поднялась на свой миноносец. Я вместе с тремя матросами отказался подняться на борт, так как мы не хотели попасть в плен. Английский миноносец дал полный ход, и английский матрос, видимо, по ошибке, отдал фалинь[29]. [84]

Оставшись в море на английской шлюпке, я подобрал еще 16 человек. Другая гребная шлюпка, брошенная английскими миноносцами, оставалась здесь же до вечера. На ней распоряжался английский офицер; на ней же находился лейтенант Брауне с несколькими уцелевшими матросами.

Спустя некоторое время с Ost приблизилась в полуподводном положении английская подводная лодка. Она всплыла на поверхность и приняла к себе на борт английскую команду и лейтенанта Брауне. Я держался подальше и снял с себя офицерскую форму, чтобы не быть опознанным и взятым в плен. Подводная лодка, имевшая на носу надпись E-4, а на рубке № 84 (или также E-4), погрузилась и ушла в подводном положении на W.

После этого ко мне подошла еще одна маленькая английская шлюпка, на которой находилось 5 человек из состава команды V-187. Все три шлюпки долго гребли по направлению на OSO, к линии сторожевого охранения. Позднее они были приняты миноносцами G-4 и G-11. Тяжелораненным была сделана перевязка, шлюпки были потоплены. После этого миноносцы подняли из воды шесть убитых, осмотрели место гибели V-187 (в поисках остатков карт и книг) и пришли в Гельголандскую гавань. Отсюда портовой пароход «Аргаст» доставил в Вильгельмсгафен 6 убитых и 44 уцелевших, из них 7 тяжело и около 20 легкораненных.

Командир легкого крейсера «Майнц», капитан 1 ранга Пашен,

погиб вместе с крейсером. По донесению спасшегося старшего офицера, капитан-лейтенанта Толенса, попавшего в плен к англичанам, картина боя представляется в следующем виде.

«Приказание — немедленно выйти в море и напасть с тыла на прорвавшиеся английские корабли — было послано на „Майнц“ на основе поступившего перед тем радиотелеграфного донесения с флотилии Валлиса. Приказание застало „Майнц“ в Эмсе около 10 ч. в полной готовности к [85] выходу, с разведенными во всех котлах парами. Крейсер смог тотчас выйти в море и дать машинам полный ход. Сперва он пошел на N, чтобы отрезать неприятелю путь к отступлению. Самолет, находившийся в Боркуме в распоряжении крейсера, был послан в разведку в том же направлении. Погода в районе Эмса была тихая и ясная, видимость хорошая. Условия для воздушной разведки казались поэтому вполне благоприятными, но самолет вскоре возвратился, ничего не обнаружив.

Тем временем „Майнц“ вошел в полосу легкого тумана. При этих условиях могла произойти неожиданная встреча с неприятелем. Видимость настолько испортилась, что около 12 ч. 30 мин. „Аретьюза“ и восемь эскадренных миноносцев, шедшие курсом W, были замечены на NO в расстоянии всего лишь около 38 кабельтова.

Повернули немного влево, на курс NNW, чтобы взять неприятеля под обстрел с правого борта. После первых же залпов, на которые неприятель отвечал лишь несколькими беспорядочными выстрелами, он повернул на N. Условия для артиллерийского боя были для нас крайне невыгодные, так как английские корабли лишь очень неясно вырисовывались на фоне туманного неба. Тем не менее наблюдалось несколько хорошо направленных залпов, и с несомненностью были установлены попадания в два эскадренных миноносца, на одном из которых, как позже стало известно, был выведен из строя весь находившийся на мостике персонал, включая командира. „Майнц“ постепенно склонялся на N, чтобы не потерять неприятеля из виду. В 12 ч. 45 мин. на NW внезапно показались клубы дыма, и через несколько минут там были опознаны три крейсера типа „Бирмингем“. „Майнц“ тотчас круто повернул вправо. Он еще не закончил поворота, когда около него стали ложиться залпы нового противника, и через несколько минут крейсер получил первые попадания в корму (на юте) и в среднюю палубу. Что касается огня „Аретьюзы“ и эскадренных миноносцев, [86] которые тем временем почти совершенно скрылась из виду, то он был совершенно безрезультатным.

„Майнц“ сосредоточил теперь свой огонь по вновь

подошедшим крейсерам, о появлении которых было послано донесение по радио. К 12 ч. 55 мин. о местонахождении крейсеров можно было судить только по вспышкам выстрелов из их орудий. Немного погодя не стало видно и этого, и вместе с тем перестали подниматься всплески от падения неприятельских снарядов. „Майнц“ направился примерно на SSW, к восточному входу в Эмс, имея скорость хода в 25 узлов и развивая густой дым.

Вскоре слева, почти по траверзу, появился еще один крейсер типа „Бирмингем“ („Фирлесс“) и немного впереди него шесть эскадренных миноносцев, шедших в сомкнутом строю, и несколько отдельно идущих миноносцев. В бою, во время которого в „Майнц“ было выпущено несколько торпед, у него внезапно заклинило руль в положении „10° право“. Последовало распоряжение: „Управление из румпельного отделения“. Стрелка рулевого указателя была установлена на сигнал „лево руля“. Несмотря на это, руль остался заклиненным в результате взрыва, происшедшего под румпельным отделением. Все попытки восстановить управление рулем оказались тщетными, хотя рулевое устройство и проводка штуртроса были в полной исправности. Оставалось допустить, что руль был заклинен на правый борт разорвавшимся под водой снарядом. Левая машина была остановлена.

„Майнц“ медленно катился вправо и в конце концов вновь встретился с первыми тремя крейсерами типа „Бирмингем“, с „Аретъюзой“ и с ее восемью миноносцами. В то же время на мостик передали, что три орудия со всем персоналом совершенно выведены из строя. Во время боя „Майнц“, с заклиненным рулем, описывал циркуляцию вправо, имея перед собой четыре крейсера типа „Бирмингем“ и около двадцати эскадренных миноносцев, весь огонь был направлен по английским миноносцам, так как это была теперь [87] единственная цель, обещавшая нам некоторый успех. Когда миноносцы сближались для выпуска торпед, мы могли заметить на них следы нескольких попаданий.

Тем временем на „Майнце“ повреждения следовали одно за другим. Примерно к 13 ч. 20 мин. большая часть орудий вышла из действия. Верхняя палуба была покрыта грудами обломков. Подача снарядов прекратилась, и многие отделения, расположенные под броневой палубой, из-за скопления дыма и газов стали необитаемыми. Правая машина могла давать лишь половинное число оборотов.

Находясь уже в безнадежном состоянии, крейсер в 13 ч. 20 мин. получил попадание торпедой, взорвавшейся под серединой левого борта. При этом в боевой рубке вышли из

действия все приборы для передачи приказаний, за исключением проводки к звуковым сигналам и переговорных труб, проведенных в центральный пост и в торпедное отделение. Командир отдал приказание: „Оставить судно, команде надеть спасательные пояса“ и вышел после этого из рубки. Но это приказание могло дойти только до ближайших боевых постов и было, таким образом, выполнено лишь частично.

В результат взрыва торпеды все орудия прекратили огонь. В боевой рубке в это время оставались только старший артиллерийский офицер и торпедный офицер. Старший офицер, до которого не дошло последнее распоряжение командира, полагая, что командир убит, приказал возобновить огонь и попытался использовать торпеды.

Но торпеда, выпущенная с левого борта в легкий крейсер, и две торпеды, направленные с правого борта по миноносцам, не достигли цели, так как неприятельские корабли держались на предельном расстоянии.

С неприятельской стороны в бой вступили теперь еще два легких крейсера, но добились ли они попаданий, об этом с уверенностью сказать нельзя. На „Майнце“ действовали только 1-е и 5-е орудия правого борта». [88]

О том, что произошло после попадания торпеды во внутренних помещениях корабля, повествует старший из уцелевших инженеров-механиков, находившийся по боевому расписанию у водоотливных средств.

«В 13 ч. 15 мин. попала торпеда. Корабль приподнялся, заметно изогнулся и еще долгое время после того раскачивался. Аварийное освещение погасло. Все стеклянные предметы, которые не были еще повреждены сотрясением от ударов снарядов, оказались теперь разбитыми. Электрический свет становился все слабее и в конце концов погас. Пришлось пользоваться карманными электрическими фонарями как единственным источником света. Машины остановились. Указатель высоты воды в трюмах давал понять, что корабль медленно погружается носом в воду. Попытки выяснить место течи успеха не имели, так как ни из одного отсека не поступало ответа. После короткого перерыва сверху снова стали доноситься звуки орудийных выстрелов. Когда огонь, а некоторое время спустя и звуки разрывов неприятельских снарядов прекратились, связь с другими отделениями уже не могла быть восстановлена. Из боевой рубки также не отвечали. Из переговорных труб стала просачиваться вода; это свидетельствовало о том, что корабль, в результате затопления поврежденных отсеков, погрузился уже настолько, что вода поднялась выше броневой палубы. Ввиду

того, что корабль вскоре должен был затонуть, центральный пост был покинут. Средняя палуба, расположенная над броневой палубой, была полна дыма, и в двух шагах ничего не было видно. Оба трапа, которые вели отсюда наверх, были разворочены снарядами. Пришлось взбираться по шкафам и по обломкам трапов и пролезать в просветы, образовавшиеся в местах попадания снарядов. Полубак также был заполнен дымом — от форштевня до орудия № 2.

Как только огонь с обеих сторон прекратился, английские корабли очень энергично принялись подбирать из воды [89] уцелевшую команду. По призыву с „Майнца“, у которого до 14 ч. не было еще никакого крена, один из эскадренных миноносцев пристал даже к корме крейсера, чтобы принять раненых. Все раненые, положение которых не казалось безнадежным, были перенесены на миноносец с помощью тех членов команды, которые по расписанию оставались еще на корабле и не бросились в воду. В 14 ч. 10 мин. „Майнц“ накренился на левый борт и тотчас затонул».

В заключение привожу текст донесения командира легкого крейсера «Ариадна» капитана 1 ранга Зеебома.

«Крейсер „Ариадна“, будучи лидером портовых флотилий Яде и Везера, стоял 28 августа на внешнем рейде Яде. Около 9 ч., когда стали доноситься звуки орудийных выстрелов и было принято радио „Штеттина“, просившего поддержки, снялись с якоря и пошли по направлению на Гельголанд. У плавучего маяка „Ауссен-Яде“ встретили крейсер „Кельн“ (флагманский корабль контр-адмирала Мааса), шедший полным ходом на W. „Ариадна“ легла примерно на тот же курс, каким шел и „Майнц“, скрывшийся вскоре в тумане на W. Затем были приняты радио с „Майнца“ и „Страсбурга“, в которых сообщалось, что крейсера ведут бой с неприятельскими эскадренными миноносцами. Обогнув район, который считался подозрительным в отношении мин, легли на курс по направлению на упомянутые корабли; то же самое, по-видимому, сделал и „Кельн“. Около 10 ч. слева на траверзе показалась неприятельская подводная лодка; она тотчас погрузилась и пыталась выйти на позицию для атаки, но вскоре совершенно скрылась и не смогла выпустить торпед[30].

Услыхав вскоре после этого звуки выстрелов, раздававшиеся слева по носу, мы повернули на выстрелы. Незадолго [90] до 14 ч. из тумана выплыли два корабля; один из них, показавшийся правее, ближе к носу, не ответил на наш опознавательный сигнал. Опознав в нем линейный крейсер, мы тотчас легли на противоположный курс. Второй корабль был „Кельн“, который преследовался неприятелем и, вне всякого сомнения, освободился

от этого преследования только благодаря появлению „Ариадны“. Неприятель тотчас перенес огонь с „Кельна“ на „Ариадну“. „Ариадна“ очень скоро получила попадание в носовой отсек; в угольной яме возник пожар, и из-за дыма пришлось покинуть кочегарку. Пять котлов вышло, таким образом, из действия, и скорость хода упала до 15 узлов. Противник, судя по силуэту, был английским флагманским кораблем „Лайон“, за которым вскоре выплыл из тумана второй английский линейный крейсер того же типа, также вступивший в бой, — обстреливал „Ариадну“ в течение приблизительно получаса с расстояния от 22–30 кабельтовых, а временами и с 16 кабельтовых. Под конец измерение расстояний стало невозможным, так как все дальномеры были выведены из действия. Крейсер получил много попаданий тяжелых снарядов, особенно в кормовую часть, которая вся была охвачена пламенем. Только простая случайность позволила спастись находившейся там команде. В носовую часть попало много тяжелых снарядов, один из которых пробил броневую палубу и разрушил торпедное отделение, а другой уничтожил перевязочный пункт вместе с находившимися там людьми. Однако средняя часть корабля и командный мостик почти не пострадали. Общее число попавших снарядов не поддавалось никакому учету. Многие снаряды попадали в такелаж и взрывались при этом; в то же время некоторые снаряды при падении в воду не разрывались. Много снарядов упало справа и слева, так как „Ариадна“ уклонялась от противника и представляла собой лишь очень малую цель.

Стрельба англичан велась залпами с довольно большими промежутками. Действие снарядов было преимущественно зажигательное. Все жилые помещения в носу и в корме были [91] объяты пламенем. Пожары разгорались с такой силой, что тушить их при возникновении было невозможно. К тому же все противопожарные приспособления, расположенные над броневой палубой, были совершенно разрушены.

Около 14 ч. 30 мин. противник внезапно повернул на W. Я полагаю, что из-за дыма он не мог больше поддерживать огонь по „Ариадне“. Наши орудия вплоть до того момента продолжали стрельбу, которая под конец велась каждым орудием самостоятельно, так как все средства передачи приказаний были уже приведены в негодность. С командного мостика не было видно, что делалось на корабле.

Несмотря на уничтожающее действие неприятельского огня, команда работала с величайшим спокойствием, точно на учении. Раненые выносились на носилках. Повсюду делались попытки устранить повреждения собственными силами. Старший офицер

вместе с аварийной группой был разорван снарядом в средней палубе.

Тотчас после ухода противника я приказал вызвать всю команду для тушения пожара. Но остановить пламя не удалось; в корму проникнуть было нельзя, а носовые помещения пришлось поскорее очистить. Приказание „затопить боевые погреба“ могло быть выполнено только в отношении носовых погребов; при этом оказалось, что погреба были уже в воде. Проникнуть к кормовым погребам было невозможно. Безуспешной оказалась также попытка проникнуть в расположенные под броневой палубой 1-е и 2-е отделения, в которых оставались еще люди; нельзя было отодвинуть броневую покрышку люка, так как она была погнута попаданием снарядов. Машина и кормовая кочегарка в течение всего боя оставались нетронутыми, так же, как и рулевой привод. Машинный телеграф не действовал; очевидно, его проводка была повреждена снарядом, разорвавшимся под боевой рубкой.

Дальнейшее пребывание на корабле становилось все более невыносимым из-за жара и дыма; к тому же начали взрываться поднесенные и оставшиеся у орудий патроны. Впрочем, [92] большого вреда эти взрывы не причиняли; все дело ограничивалось множеством мелких осколков, летевших во все стороны и пробивших, между прочим, настилку мостика снизу.

Личный состав, сохраняя полное спокойствие, собрался на баке; сюда же перенесли раненых.

Незадолго до 15 ч. подошел „Данциг“ и выслал шлюпки. С „Ариадны“ также удалось спустить оба катера, так как средняя часть корабля, как уже упоминалось, пострадала не так сильно. Вначале на шлюпки были посажены раненые, опущенные на концах с бака. Когда дальнейшее пребывание на баке стало невозможным, остальная команда, по отданному распоряжению, бросилась за борт. Умеющие плавать поплыли к „Данцигу“ и к „Штральзунду“, который также подошел к месту происшествия; не умевшие плавать, державшиеся на воде с помощью спасательных поясов и коек, были подобраны шлюпками. Тем временем пожар на выгоревшем уже корабле стал ослабевать, и реже слышались взрывы. Я отправился (на одной из шлюпок, которая с несколькими гребцами еще раз подходила к борту „Ариадны“) на „Страсбург“, чтобы попросить командира „Страсбурга“ взять „Ариадну“ на буксир. Но в это время „Ариадна“ внезапно сильно накренилась на левый борт и вслед за тем опрокинулась на правый борт. Киль крейсера еще в течение некоторого времени был виден над поверхностью моря».

Если нам и раньше было известно, что охрану Германской бухты следовало считать ненадежной, так как разведка

недостаточно вынесена вперед, то результаты этого дня показали нам, что решительные нападения на нашу слабую линию сторожевого охранения и впредь при каждой атаке будут связаны для нас с чувствительными потерями. В итоге подобных повторных нападений наши силы были бы постепенно истощены, между тем как само несение сторожевой службы существенной пользы флоту не приносило. Частое привлечение миноносцев для дозорной службы влекло за собой утомление [93] личного состава и изнашивание механизмов (особенно после того, как ночи начали становиться все более длинными) и тем самым понижало их боеспособность, между тем как главной задачей миноносцев являлась атака неприятельского флота. В то же время необходимо было воспрепятствовать в дальнейшем безнаказанному проникновению и свободному хозяйничанию в Германской бухте неприятельских крейсеров и миноносцев, а также устранить постоянное беспокойство, причиняемое английскими подводными лодками.

По всем этим причинам в наших действиях произошли решительные перемены. Для несения сторожевой службы предложено было использовать вооруженные рыболовные пароходы, оборудованные для этой цели в кратчайший срок. До сих пор они применялись лишь в составе портовых флотилий для непосредственной охраны самих устьев рек. Далее, в середине сентября в районе к W от Гельголанда были поставлены два больших минных заграждения, которые должны были повысить степень опасности для неприятеля и явиться в то же время прикрытием для наших сторожевых кораблей на случай их преследования.

13 сентября английской подводной лодке E-9 удалось взорвать южнее Гельголанда тендер «Хела», потонувший через 20 минут, что явилось достаточным сроком для спасения всего экипажа; потери ограничились тремя, убитыми взрывом торпеды.

Минные заграждения, поставленные перед Гельголандом, не преминули оказать свое действие. В соединении с усилившимся позднее наблюдением с самолетов и снабжением сторожевых кораблей средствами борьбы с погрузившимися подводными лодками (первоначально эти средства совершенно отсутствовали), заграждения помогли добиться положения, при котором внутренняя часть Германской бухты была освобождена от присутствия английских лодок, и в конце концов с подводной опасностью здесь приходилось считаться лишь в исключительно редких случаях. [94]

Глава V
Осенние и зимние месяцы первого года войны

Нападение 28 августа могло рассматриваться как пробный удар перед более крупной операцией, при которой наш флот заведомо оказался бы в невыгодном положении, поскольку инициатива исходила от неприятеля. Последний мог использовать все свое превосходство в силах, в то время как нам предстояло бы в тяжелых условиях развернуть боевую линию у самого выхода из устьев рек. Нападающий мог по своему усмотрению избрать момент для нападения, выслав предварительно большое количество подводных лодок, которые могли занять выгодные позиции; их частые заходы в Германскую бухту и опыт августовского боя должны были дать достаточный материал для наиболее целесообразного их использования.

Пассивный образ действий, которого наш флот должен был придерживаться в силу полученного распоряжения от кайзера, как нельзя более благоприятствовал осуществлению подобных планов неприятеля. Понятно, что наше командование флота желало располагать большей свободой действий, чтобы противодействовать подобным планам и использовать все способы, позволявшие напасть на разъединенные силы противника. Этого можно было добиться только в том случае, если бы высланные вперед легкие силы могли рассчитывать на своевременное вступление в бой всего Флота Открытого моря. С другой стороны, не существовало намерения искать боя с неприятельским флотом у английских берегов. Явное несоответствие сил слишком ясно говорило о том, что наш успех был бы в этом случае более чем сомнительным. У англичан было на семь дредноутов больше, чем у нас, следовательно, при [95] общем количестве наших дредноутов (13) англичане обладали превосходством более чем на 50 %. Против наших более старых кораблей додредноутского типа (II эскадра) англичане могли выставить подобную же эскадру, состоявшую из кораблей типа «Кинг Эдуард VII».

В первый период войны высшее командование придавало больше значения обороне морского фронта, осуществлявшейся флотом, а не тем потерям, которые флот так или иначе имел возможность нанести неприятелю; поэтому линейные корабли продолжали оставаться в бездействии.

Тем временем продолжались попытки нанести неприятелю

потери путем малой войны; имелось в виду произвести набеги крейсеров на английское побережье и в Скагерраке. Подводные лодки все более расширяли круг своей деятельности, и 8 сентября на их долю выпал наконец первый успех, выразившийся в потоплении подводной лодкой U-21 (Херзинг) у входа в Ферт-оф-Форт легкого крейсера «Патфайндер». За ним последовал тяжелый удар, нанесенный 22 сентября Веддингеном (U-9), который в 20 милях на NW от Хуг-ван-Голланд пустил на дно три броненосных крейсера: «Кресси», «Абукир» и «Хог».

Имя Веддингена было у всех на устах. Его успех с полной очевидностью показал, что можно в дальнейшем ожидать от подводных лодок после того, как они так неожиданно доказали уже свою способность долго держаться в море.

Из-за моря также пришли хорошие вести: «Эмден» предпринял успешные действия против английской торговли в Бенгальском заливе, а легкий крейсер «Кенигсберг» у берегов Восточной Африки, перед Занзибаром, потопил английский крейсер «Пегасус» и тем отомстил за обстрел Дар-Эс-Салама.

К середине сентября IV, V и VI эскадры, образованные в начале войны из старых кораблей, были уже достаточно обучены для того, чтобы можно было привлечь их к несению службы в Северном море. Для эскадренного боя они были непригодны, [96] но с успехом могли взять на себя несение сторожевой службы в устьях рек, охраняя эти устья от всяких покушений в период отсутствия флота. Но они не были использованы для этой цели. Присутствие эскадр в первые недели войны в Балтийском море во всяком случае принесло пользу в том отношении, что в представлении русских наши морские силы Балтийского моря казались более мощными, чем это было на самом деле. Это обстоятельство и, быть может, недостаточная уверенность в своей собственной боеспособности[31] заставили русских воздержаться от активных действий.

Впрочем, главнокомандующий морскими силами Балтийского моря тотчас же сам предпринял наступательные операции, так как только таким способом можно было создать обстановку, которая повлияла бы на образ действий русского морского командования. Несмотря на то, что первоначально главнокомандующий располагал всего двумя легкими крейсерами — «Аугсбург» и «Магдебург», несколькими миноносцами и торговыми судами, приспособленными для постановки мин, он не стал ждать перехода русских к активным действиям и вскоре же после объявления войны предпринял обстрел Либавы, который хотя и не причинил много вреда, но зато побудил русских собственными руками довершить разрушение. Кроме того, у

входа в Финский залив были поставлены мины.

Намеченная цель была полностью достигнута, а потеря легкого крейсера «Магдебург», который 27 августа выскочил на мель, была возмещена 11 октября, когда броненосный крейсер «Паллада», участвовавший в свое время в обстреле сидевшего на мели «Магдебурга», стал жертвой нашей подводной [97] лодки U-26. Этот успех смог отбить у русских охоту к активным действиям[32].

Не входя в подробное рассмотрение выполненных на Балтийском театре операций, можем сказать, что они имели в высшей степени благоприятное влияние на наше общее положение в тылу. Не отвлекая от флота крупных сил и не ослабляя флот, мы сумели с помощью имеющихся ограниченных средств держать русский флот под постоянной угрозой, так что с моря не было сделано ни одного выстрела по германским берегам и беспрепятственно продолжалось столь необходимое для военных нужд торговое судоходство. Путем наблюдения и охраны южных выходов из Бельтов и из Зунда было достигнуто положение, при котором западная часть Балтийского моря могла быть использована для практических упражнений флота. При отсутствии этого учебного плацдарма было бы очень трудно [98] натренировать новые соединения, сформированные в начале войны, и производить пробные плавания и обучение стрельбе личного состава вновь построенных кораблей.

В дальнейшем ходе войны возможность использования западной Балтики для поддержания боеспособности флота стала вопросом жизненного значения. При выполнении операций в Северном море внимание командования на борту было поглощено заботами о предупреждении опасности, угрожавшей, в результате контрмер противника, прежде всего со стороны подводных лодок. Половина верхней команды была занята на вахте по боевому расписанию, а машинная команда, за исключением подвахтенных, нуждавшихся в отдыхе, находилась на своих местах, почему и не могло быть речи о производстве общих учений всей команды под руководством командира корабля. Между тем в бою мы могли рассчитывать на успех только при наличии высокой степени обученности личного состава. Наиболее удачным для этой цели учебным плацдармом являлась западная Балтика вместе с расположенной там Кильской гаванью. При отсутствии возможности использовать этот район нечего было бы и думать о том широком развитии подводного оружия, которое стало необходимым по ходу войны.

Если учесть значение, которое имело для нас это учебное поле, и огромную роль, которую играли Кильские заводы и

особенно Фридрихсортская торпедная мастерская, производительность которой явилась впоследствии главной базой ведения подводной войны, если учесть, что все это не могло быть неизвестно противнику, то остается только удивляться тому, что неприятель не сделал никакой попытки перерезать эту жизненную артерию. Решение Дании в самом начале войны заградить минами северную и среднюю части Большого Бельта соответствовало желанию нашего Адмирал-штаба, который стремился повысить степень безопасности в Балтийском море. Была ли Дания правомочна заграждать этот фарватер, имевший международное значение, — это другой вопрос. Англичане [99] также примирились с существованием заграждения хотя бы уже по той причине, что в их планы войны не входило намерение прорываться в Балтийское море. Но для свободы действий нашего флота заграждение имело весьма вредные последствия, так как после его постановки большие корабли были лишены возможности проходить в Балтийское море вокруг Скагена в том случае, если бы в этом встретилась необходимость при выполнении дальних операций в Северном море; для нашего флота во всех случаях оставался единственный путь к отступлению — к Гельголанду. Адмирал-штаб полагал, что по политическим соображениям было бы неудобно предъявить Дании требование об открытии Большого Бельта.

Из числа различных минно-заградительных операций, выполненные Флотом Открытого моря в осенние месяцы 1914 г., особого упоминания заслуживает поход, предпринятый 17 октября к SO-му берегу Англии. Для этой цели из устья Эмса была выслана под командованием капитана 3 ранга Тиле 7-я полуфлотилия, состоявшая из миноносцев S-115, S-116, S-117 и S-119. Ввиду рискованности операции выбор остановился именно на этих более старых миноносцах, так как они были мало пригодны для выполнения иных заданий. Экипажи миноносцев в полном составе выразили добровольное желание участвовать в этом опасном предприятии. Задание заключалось в постановке мин в Даунсе — проходе, который ведет из Дувра к устью Темзы. Английское Адмиралтейство выпустило извещение, согласно которому район между параллелями 51°15′ и 51°40′ северной широты и меридианами 1°35′ и 3°00′ восточной долготы (т. е. полоса шириною в 25 миль, расположенная между английским и голландским берегами) объявлялся опасным от мин. Таким образом, судоходство должно было происходить вплотную у берегов, где оно подвергалось английскому контролю, благодаря чему облегчалась задача английского сторожевого охранения. Путем постановки заграждения в оставленном узком проходе,

который вел к устью Темзы, [100] можно было надолго приостановить подвоз, направлявшийся в Лондон.

Образ действий Англии, прибегавшей к постановке мин в открытом море (как это было видно по смыслу этого оповещения), освобождал нас на будущее время от необходимости придерживаться существовавших до тех пор ограничений, согласно которым мины могли ставиться только в неприятельских территориальных водах, что, конечно, было связано с большой опасностью для заградителей, поскольку они вынуждены были приближаться к зоне прибрежной охраны.

Полуфлотилия покинула Эмс еще задолго до наступления рассвета. У плавучего маяка Хаакс, в 15 милях к W от 3-й оконечности острова Тексель, она встретилась с английским крейсером «Ондонтид» и четырьмя эскадренными миноносцами, уйти от которых было невозможно. Когда это стало ясно, наши миноносцы перешли в атаку и после храброго сопротивления, оказанного в бою на расстоянии нескольких сот метров, были потоплены; уцелевшая часть команды была спасена англичанами. О начавшемся бое стало известно из полученного радиотелеграфного донесения; дальнейшая связь с полуфлотилией прервалась, что дало повод предполагать о вероятной гибели миноносцев, поэтому для спасения оставшейся в море команды было выслано госпитальное судно «Офелия». Судно было захвачено англичанами под тем предлогом, будто оно вышло с осведомительными целями; между тем назначение судна, имевшего соответствующие отличительные знаки, не должно было вызвать никаких сомнений[33].

В ту же ночь был выслан в Северное море вспомогательный крейсер «Берлин». Ему было дано задание поставить [101] мины в районе к W от северной оконечности Шотландии, так как имелось основание предполагать о существовании там оживленного движения военных кораблей. Поход «Берлина» был в высшей степени удачным. Приблизительно через неделю жертвой его мин стал линейный корабль «Одэйшес» — он был до такой степени поврежден, что его пришлось покинуть. Англичанам долго удавалось сохранять в тайне гибель этого дредноута. Даже тогда, когда известие о гибели корабля в конце концов проскользнуло в печать, англичане самым решительным образом опровергали справедливость этих слухов.

При рассмотрении всех обстоятельств, имевших отношение к обеим операциям, необходимо обратить внимание на следующие три твердо установленных факта: во-первых, постановка минных заграждений в открытом море, во-вторых, захват госпитального судна, которое должно было оказать помощь при не вызывавших

сомнения обстоятельствах и с соблюдением всех постановлений, и в-третьих — в случае с «Одэйшесом» — стремление задержать опубликование сведений о потере ценного корабля.

Англичане во всех случаях жизни руководствовались исключительно лишь военными соображениями, нисколько не заботясь о соблюдении международных постановлений. Это не помешало им впоследствии громко возмущаться, когда и мы в свою очередь перестали чувствовать себя связанными и со значительно большими основаниями принялись за эти, так называемые, госпитальные суда, явно злоупотреблявшие флагом Красного Креста и под его прикрытием перевозившие войска. Что касается случая с «Одэйшесом», то нельзя не признать правильным такой образ действий, когда противнику не хотят показать своей слабости, так как каждому воюющему для принятия того или иного решения очень важно иметь точные сведения о составе неприятельских сил.

Гибель 7-й полуфлотилии была воспринята очень болезненно, и не было недостатка в суровой критике образа действий [102] командования, не выславшего достаточной поддержки. Но не так легко установить пределы, которые удовлетворяют понятию о «достаточной поддержке». Если рассматривать подобные отдельные случаи после совершившегося факта, то можно было бы сказать, что в данном случае, например, вполне достаточно было выслать два крейсера, но это заключение было бы ошибочным, потому что нельзя было бы знать заранее, каков будет состав сил противника, и, рассуждая последовательно, пришлось бы прийти к логическому выводу о том, что для полного спокойствия необходимо было выслать весь флот. Кроме того, вся сущность войны построена до некоторой степени на риске; это нашло себе отражение и в словах Мольтке «Erst wagen»[34]. С другой стороны, постигший нас удар пролил свет на то значение, которое должно было иметь и имело впоследствии обладание опорной базой на фландрском берегу, откуда значительно легче было осуществлять подобные операции и вместе с тем держать под действительной постоянной угрозой важнейшее для англичан судоходство в Английском канале.

В октябре неприятельские подводные лодки проявляли усиленную деятельность перед входом в Эмс и во внутренней части Германской бухты. Не проходило почти ни одного дня, когда не поступало бы донесений о замеченных неприятельских подводных лодках. Если при этом во многих случаях речь шла о воображаемых лодках, то не было недостатка и в действительных лодках, которые доказывали свое присутствие выпуском торпед. Кроме тендера «Хела», о потоплении которого уже упоминалось, 6

октября к N от Ширмонникуга был потоплен миноносец G-116; большую часть экипажа удалось спасти. Счастливее оказались миноносец G-7 и возвращавшийся с моря вспомогательный крейсер, которые подверглись атаке поблизости от банки Амрум; все выпущенные в них торпеды прошли мимо. [103]

В октябре, в результате настойчивых усилий одной из наших лодок, погибла перед устьем Эмса английская подводная лодка E-3; пришлось целыми днями подстерегать эту лодку, командир которой, видимо, весьма искусно управлял ею. После того как другие английские лодки свели неприятное знакомство с нашими заграждениями у Гельголанда, во внутренней части бухты наступило сравнительное спокойствие; к тому же в период осенних штормов плавание поблизости от берегов было сопряжено с немалыми затруднениями. Но в некотором удалении от Гельголанда постоянно приходилось считаться с возможностью встречи с английскими лодками. Что касается наших подводных лодок, то по мере того, как возрастал боевой опыт их командиров, обменивавшихся между собой своими впечатлениями, поле их деятельности все более расширялось.

15 октября U-16, возвратившаяся к Гельголанду после пятнадцатидневного плавания, донесла, что она находится в состоянии полной готовности к выходу в море. В этом же месяце подводная лодка впервые совершила плавание вокруг Британских островов. U-20, посланная в Канал для атаки транспортов с войсками, в результате аварии лишилась способности погружаться; это обстоятельство не позволило возвращаться через Канал, где велось тщательное наблюдение сторожевыми кораблями, и лодка направилась вокруг Ирландии и Шотландии. Она пробыла в море в общей сложности 18 суток.

Одна из подводных лодок, посланных с заданием препятствовать перевозке английских войск во Францию, 1 ноября потопила перед Дюнкерком английский крейсер «Гермес». К сожалению, эти лодки не добились иных успехов. Если помощь английских войск действительно имела крупное значение для хода войны на суше, то лучшим способом помешать перевозке этих войск являлось занятие прилегающего к Каналу французского побережья. Если бы наш флот, пройдя линию Дувр — Кале, проник в Канал, то в тактическом отношении он оказался бы в безнадежном положении, так как он был бы [104] лишен свободы маневрирования, необходимой для уклонения от атак торпедами и от вновь поставленных мин. У его собственных миноносцев не хватило бы угля; их радиус действий только-только позволял им дойти до Канала и сейчас же вернуться обратно. Флоту пришлось бы, следовательно, обходиться без

миноносцев или же возвратиться вместе с ними. Первое решение вообще не могло бы иметь места, так как миноносцы были незаменимы для предупреждения опасности от атак подводных лодок, и, кроме того, они были необходимы для боя, так как увеличивали наступательную силу флота. Таким образом, флот находился бы в полной зависимости от радиуса действий миноносцев. С тех пор, как появилась подводная лодка, охранение флота на походе миноносцами представило собой новоявленную необходимость.

При беглом взгляде на карту (схема 3) видим, как велика разница в положении двух флотов, из которых один выходит из Гельголандской бухты в Канал, а другой от восточного английского берега, например из Ферт-оф-Форта, направляется в Гельголандскую бухту. Резко бросаются в глаза выгоды и невыгоды, с которыми были бы связаны наступательные действия обоих флотов; первый чувствовал бы себя точно «в горле закупоренной бутылки», в то время как позади второго флота лежало широкое водное пространство, позволявшее передвигаться и отходить в любом направлении.

В конце октября II эскадра перешла в Киль к заводу, чтобы произвести некоторые важные работы, связанные с усовершенствованием артиллерийского вооружения и улучшением бытовых условий. Например, для изоляции бортов кораблей был использован огнестойкий материал, который применялся для тех же целей на вновь строившихся кораблях. После опустошения, произведенного в первые дни войны, борта кораблей стали необыкновенно звукопроводными: был слышен каждый шорох, передававшийся по всему кораблю как тревожный гул; в ночное время это являлось суровым испытанием для нервной [106] системы, и при той напряженности, с которой неслась вахтенная служба, было недопустимо, чтобы в немногие часы отдыха на корабле нарушалась тишина. Воспоминание о первых неделях войны, когда с раннего утра до позднего вечера повсюду раздавался стук топоров, скрежет зубил и с корабля исчезали груды дерева и обилие краски, надолго сохранится у всех участников. Первый случай посылки эскадры в Балтийское море необходимо было использовать также для практических упражнений, в которых приняли участие крейсера и миноносцы. Кроме того, казалось целесообразным воспользоваться присутствием кораблей для производства серьезной операции против Либавы, являвшейся единственной незамерзающей русской гаванью, которая на время зимы могла стать неприятной для нас опорной базой для подводных лодок. В то время как план операции согласовывался с главнокомандующими морскими

силами Балтийского моря, с театра военных действий Северного моря пришло известие о том, что 3 ноября там был успешно произведен первый обстрел английских прибрежных пунктов (схема 4). Наши линейные крейсера утром 3 ноября появились перед Ярмутом и произвели обстрел гавани и береговых батарей, в то время как под прикрытием крейсеров была произведена постановка мин. Отсутствие II эскадры не помешало командующему флотом использовать благоприятные условия погоды и длинные ночи для выполнения этого набега, который, помимо непосредственного действия, выразившегося в нанесении вреда важному в военном отношении опорному пункту, должен был побудить неприятеля отказаться от своей сдержанности. Для осуществления короткого набега на Ярмут сочтено было излишним высылать на поддержку флот, так как весь план был построен на достижении внезапности под покровом темноты. При возвращении из операции старый броненосный крейсер «Йорк» в тумане наскочил на оборонительное заграждение в заливе Яде и опрокинулся от взрыва мины. Большая часть экипажа была спасена. [108]

Операция против Либавы в последний момент была отменена по распоряжению Адмирал-штаба, полученному на II эскадре уже в то время, когда она находилась в море на пути к порту. В предыдущие дни было получено много сведений об оживленной деятельности английских подводных лодок, находившихся в Балтийском море, поэтому сочли необходимым отказаться от выполнения операции, так как во время стрельбы по береговой цели линейные корабли представили бы отличный объект для атаки подводных лодок[35]. Эта вечная опасность от подводных лодок в первые месяцы войны значительно переоценивалась, так как не было достаточного опыта и практики в применении мер защиты.

6 ноября мы получили сведения о победоносном бое нашей крейсерской эскадры 1 ноября у Коронеля, близ чилийского берега. Вице-адмирал граф Шпее со своими крейсерами «Шарнхорст», «Гнейзенау», «Лейпциг» и «Дрезден» победил в бою в открытом море английские крейсера «Гуд Хоуп», «Монмаут», «Глазго» и вспомогательный крейсер «Отранто». «Глазго» и «Отранто» удалось скрыться под покровом наступившей ночи, а два неприятельских броненосных крейсера были уничтожены подавляющим огнем наших крейсеров. С гордостью и надеждой была встречена эта новость во флоте.

Глава VI
Обстрел Скарборо и Хартлпула и бой крейсеров у Доггер-банки

Напрасны были наши попытки в первые месяцы войны причинить неприятелю своими выступлениями такие потери, которые позволили бы говорить о заметном уравнивании сил. [109]

Об успехах, достигнутых в минной войне, ничего не было известно, а успехи подводных лодок очень мало изменили положение в нашу пользу, так как корабли, взорванные торпедами, не имели существенного боевого значения. Выманить из гаваней более значительные части английского флота можно было прежде всего путем крейсерских набегов; при этом нашему флоту, если он оставался в тесном соприкосновении с собственными крейсерами, могли представиться благоприятные случаи для нанесения удара. Для этого, во всяком случае, необходимо было бы значительно перешагнуть установленную до сих пор границу, т. е. нарушить запрещение выходов на расстояние более 100 миль от Гельголанда. Только при этих условиях наши крейсера могли получить действительную поддержку. В указанных ему пределах командующий флотом стремился проявлять самую активную деятельность, какую только можно себе представить: вспомогательные крейсера выходили в море, минные постановки продолжались, несмотря на понесенные нами потери, подводные лодки в значительной мере превзошли все ожидания и находились в неустанной деятельности, и, наконец, наши корабли проникли вплоть до английских береговых сооружений, но для самого флота этот способ ведения войны принес одно разочарование. Ограничения, объясняемые стратегическими соображениями, действовали на настроение личного состава как признак, указывающий на недостаток доверия; уверенность в собственных силах постепенно падала. Настойчивое представление, сделанное по этому поводу командованием флота, встретило решительный отказ. Основания, приведенные при этом Адмирал-штабом, были примерно таковы.

«Существование флота, всегда готового к бою, до сих пор не позволяло неприятелю нападать на берега Северного и Балтийского морей и помогло нам восстановить торговлю с нейтральными странами в районе Балтийского моря. Таким [110] образом, флот избавил армию от забот по обороне побережья, а необходимые для этого войска можно было использовать в поле.

После боя, даже если он будет выдержан с успехом, флот, при численном превосходстве неприятеля, перестанет оказывать свое влияние, а под давлением неприятельского флота в поведении нейтральных держав произойдут нежелательные изменения. Флот должен удерживаться в базах и избегать действий, которые могли бы повлечь за собой крупные потери. Однако это не должно исключать необходимости использования представляющихся благоприятных случаев для нанесения вреда неприятелю. Применение флота для действий вне района Германской бухты, чего неприятель добивается, например, своими появлениями в Скагерраке, выходит за пределы упомянутых случаев. Против выхода больших крейсеров в Северное море для нанесения вреда противнику возражений не имеется».

Этим указаниям соответствовали дальние походы, предпринятые по направлению к английским берегам. 15 декабря большие крейсера под командованием вице-адмирала Хиппера вышли с заданием обстрелять укрепленные береговые пункты Скарборо и Хартлпул и поставить у берега мины, так как в прибрежной зоне (у восточных берегов Англии) имело место оживленное судоходство. Оба города расположены на 150 морских миль ближе, чем Ярмут, к главной базе английского флота на севере Британских островов; поэтому для находившихся в Скапа-Флоу или крейсировавших в море кораблей было гораздо легче отбить подобное нападение, и, следовательно, предприятие было связано с очень большим риском, и требовалась поддержка флота.

К I разведывательной группе больших крейсеров была придана II разведывательная группа легких крейсеров и две флотилии миноносцев. 15-го, в 3 ч. 20 мин. они вышли из Яде. В тот же день под вечер за ними последовали эскадры линейных [111] кораблей. Время для выхода обеих групп было выбрано с расчетом воспользоваться темнотой, чтобы как можно незаметнее выйти в море. Это, по-видимому, и удалось, что и подтверждается ходом дальнейших событий. Для эскадр линейных кораблей, вышедших из Яде и Эльбы, к 21 ч. было назначено рандеву в широте 54°30′N и долготе 7°42′,5 Ost. Чтобы своевременно туда попасть, я в 16 ч. покинул со II эскадрой якорную стоянку в Куксгафене. От места рандеву II эскадра легла на назначенный командующим флотом курс WNW½W и пошла со скоростью 15 узлов. Все корабли были тщательно затемнены, и рассмотреть прочие эскадры было невозможно. Таким образом кораблевождение должно было отличаться высокой точностью, чтобы и на следующее утро походный порядок, в котором находились эскадры, оказался ненарушенным. Расстояние между

эскадрами от одного флагманского корабля до другого предусматривалось в 7,5 мили. Порядок следования соединения был: I, III, II эскадры. В походном охранении главных сил впереди были поставлены устаревшие броненосные крейсера «Принц Генрих» и «Роон» (из состава III разведывательной группы) с одной флотилией миноносцев. В боковом охранении находились два легких крейсера, каждый с одной флотилией. В тыловом охранении шел легкий крейсер «Штеттин» с двумя флотилиями. В течение ночного перехода миноносцы, находившиеся в охранении, несколько раз задерживали рыболовные суда, но ничего подозрительного на них обнаружено не было.

В 5 ч. 20 мин. с шедшего в авангарде миноносца сообщили об обнаружении четырех неприятельских истребителей миноносцев в квадрате 105. Он находился в широте 54°55′ N и долготе 2°10′ Ost. Этот пункт лежал еще примерно в 20 морских милях к SO от того условленного с крейсерами места, до которого командующий флотом намерен был идти навстречу крейсерам. Ходу туда оставалось еще несколько часов, и так как за этим первым донесением никаких других не последовало, то [112] главные силы продолжали свой путь. Час спустя пришло новое донесение от одного из находившихся впереди миноносцев. Через четверть часа тот же миноносец сообщил, что его преследуют. После этого командующий флотом в 6 ч. 45 мин. сигналом приказал всем эскадрам повернуть на курс SO, так как до рассвета оставалось еще полчаса. Конечно, отдавая это приказание, он преследовал цель избежать встречи с неприятельскими миноносцами, чтобы не дать им случая произвести атаку еще в темноте.

Тем временем наш авангард вступил в бой с неприятельскими истребителями миноносцев. В 6 ч. 58 мин. легкий крейсер «Гамбург» сообщил, что он уничтожил неприятельский истребитель миноносцев[36]. В 7 ч. 10 мин. флот повернул еще более к Ost-у на курс OSO½O и направился в базу.

Конечно, флот уже значительно вышел за пределы пространства, ограниченного дугой окружности, которая проходила от Тершелинга на Хорнс-риф. Но если он вышел наконец в море, чтобы оказать поддержку нашим крейсерам, то при большом расстоянии, которое разделяло теперь обе группы, едва ли можно было об этом говорить. Кроме того, успех предпринятой крейсерами операции ставился при этих условиях в полную зависимость от того, насколько им удалось бы добиться внезапности, при которой превосходящие неприятельские силы не смогли бы им помешать.

К утру, когда наши крейсера приблизились к берегам, ветер и

волнение значительно усилились, и в 7 ч. легкий крейсер «Страсбург» сообщил, что под берегом шла большая крутая волна; поэтому артиллерия не могла больше действовать и корабль вынужден был повернуть на курс Ost. Ввиду того, что легкие крейсера и миноносцы при этих условиях могли явиться для линейных крейсеров только обузой, адмирал Хиппер [113] решил отослать эти корабли в направлении на главные силы, за исключением легкого крейсера «Кольберг», которому надлежало поставить в назначенном месте принятые им мины.

Затем большие крейсера для обстрела прибрежных пунктов разделились на две группы. Северная, состоявшая из «Зейдлица», «Мольтке» и «Блюхера», направилась к Хартлпулу. При опознании берегов хорошую услугу оказал офицер, командированный с подводной лодки, которая произвела ранее разведку в районе операции. Близ Хартлпула группа крейсеров была атакована четырьмя подошедшими с моря истребителями миноносцев типа «рек», взятыми под обстрел с расстояния около 27 кабельтовых. Наблюдалось потопление одного истребителя миноносцев и тяжелое повреждение на другом миноносце[37]. «Зейдлиц» направил огонь по батарее у кладбища, которая спустя короткое время замолчала. Крейсер получил 3 попадания. «Мольтке» обстрелял другую береговую батарею и добился многих попаданий, так что под конец с этой батареи ответный огонь поддерживался лишь из одного 15-см и одного легкого орудия. «Мольтке» получил одну надводную пробоину; в средней палубе были произведены различные разрушения, но потерь в людях не было. Прежде всех под огонь береговой батареи попал «Блюхер»; в результате одного тяжелого попадания на нем было 9 убитых и 3 раненых. С берега стреляли 15-см гаубицы и легкая артиллерия. «Блюхер» получил в общем 6 попаданий.

Южная группа, «Фон дер Танн» и «Дерфлингер», без труда свела счеты со Скарборо. Береговой наблюдательный пост Скарборо, сигнальная станция и береговой наблюдательный пост Уитби были разрушены. На последнем после второго [114] залпа исчезла сигнальная мачта с английским боевым флагом вместе со всей станционной постройкой. «Дерфлингер» обстрелял, кроме того, у Скарборо окопы и бараки. С берега никто не отвечал, поэтому надо было полагать, что либо показанная в Скарборо батарея не могла быть своевременно приведена в действие, либо она была покинута своей командой[38]. Легкий крейсер «Кольберг» поставил свои мины в назначенном ему месте без особых затруднений, хотя крен при этом достигал 12° и бортовые площадки, с которых ставились мины, черпали воду. В 9 ч. 45 мин. крейсера присоединились к «Зейдлицу» и направились к

условленному с главными силами месту рандеву. Часом позже, в 10 ч. 45 мин., на флоте было получено радио от адмирала Хиппера о том, что задание выполнено и место группы находится в широте 54°45′ N и долготе 0°30′ W. В 12 ч. 30 мин. «Штральзунд» (из состава II разведывательной группы), при котором находилась также II флотилия миноносцев, заметил некоторое число неприятельских крейсеров, от которых он повернул на SW, чтобы войти в связь с линейными крейсерами. Английские крейсера скрылись из виду, так как погода была очень пасмурная. Зато вскоре после этого «Штральзунд» натолкнулся на шесть больших неприятельских кораблей, в которых были опознаны линейные корабли типа «Орион», т. е. это была II британская эскадра линейных кораблей. «Штральзунд» установил за ней наблюдение и присылал дальнейшие донесения о курсе и скорости противника. Место этой группы в 13 ч. было в широте 54°20′ N и долготе 2°00′ Ost. Это известие побудило наши линейные крейсера повернуть в северном направлении, так как при незначительной видимости они могли нечаянно столкнуться с линейными кораблями, значительно превосходившими их по боевой мощи. Взаимное расположение отдельных соединений в это время показано на схеме 5. Если наши линейные крейсера [115] попали в клещи между неприятельской эскадрой линейных кораблей и уже обнаруженными или, во всяком случае, находившимися где-то поблизости крейсерами, то помощь с нашей стороны опаздывала. Кроме того, не было больше никакой возможности еще засветло сблизиться с неприятельской эскадрой линейных кораблей, которая в 13 ч. находилась от нас уже в 130 милях. Из-за нашего преждевременного поворота на OSO мы упустили случай разбить неприятеля по частям, как это уже давно было положено в основу нашего плана, правильность которого была бы этим доказана. Во всяком случае, смелый план, суливший успех, при отсутствии последовательности в его выполнении не мог дать никакого результата, и единственной тому причиной являлись ограничения, с которыми должен был считаться командующий флотом. Как мы теперь знаем из английских источников, истребители миноносцев, которые были обстреляны с «Гамбурга», шли примерно в 10 милях впереди II эскадры линейных кораблей, авангард которой между 6 и 7 часами вошел, следовательно, в соприкосновение с нашим авангардом; что же касается места, о котором в 13 ч. донес «Штральзунд», то оно в точности совпало с английскими данными, следовательно, главные силы обеих враждующих сторон в 7 ч. разделяло расстояние не более 50 миль. Весьма вероятно, что если бы мы продолжали идти первоначальным

курсом, то произошла бы встреча.

В бою, который должен был после этого разыграться, преимущества были бы явно на нашей стороне. Англичане располагали на месте II эскадрой, состоявшей из шести линейных кораблей, в непосредственной близости держалась I эскадра линейных крейсеров в составе четырех кораблей, и сюда же надо было бы причислить несколько легких крейсеров и III эскадру легких крейсеров, шедшую совместно со II эскадрой линейных кораблей.

По данным, которые исходят от командующего английским флотом, он вышел с остальными кораблями из Скапа-Флоу [116] лишь в полдень, после того как получил в 9 ч. известие об обстреле побережья. Он ни в коем случае не мог бы поспеть вовремя, между тем прибытие III английской эскадры, уже в 10 ч. приблизившейся к тому месту, где были усмотрены наши боевые силы, не могло бы больше изменить соотношение сил в пользу неприятеля[39].

Англичан также постигло разочарование, выразившееся в том, что прибрежные города вновь были обстреляны нашими крейсерами, причем их не удалось перехватить, хотя необходимые для этого силы случайно находились в море и вступили даже в соприкосновение с нашими легкими крейсерами[40]. Это могло произойти по той причине, что, по описанию адмирала Джеллико, эскадры, находившиеся в море, хотя и получили от него указания относительно способа действий, с помощью которого неприятель мог бы быть отрезан, но в то же время они имели непосредственные распоряжения от английского Адмиралтейства, которые звучали иначе и были выполнены командующим II эскадрой сэром Георгом Уорендером[41]. [118]

Заслуживают внимания условия наблюдавшейся в этот день погоды. В восточной части Северного моря, в районе, который пересекал наш флот, при легком восточном ветре не было никакой волны и видимость была лучше. На меридиане 3° Ost произошел разрыв облачности. Под английским берегом дул штормовой NW и развилось волнение, затруднявшее обслуживание артиллерии даже на больших крейсерах. На обратном пути нашего флота наблюдалось необыкновенно большое число (свыше 70) плавающих мин. Очевидно, это были мины, сорванные с большого минного поля, которое стояло у входа в Канал. По счастливой случайности они не принесли никакого вреда накануне ночью, когда наши корабли пересекали тот же район и когда мины нельзя было заметить. В 20 ч. 16 декабря II эскадра возвратилась в Эльбу, а прочие эскадры

повернули по направлению к Яде.

Действия английского флота показывают, что наше нападение явилось для англичан полной неожиданностью, и они совершенно не считались с возможностью продвижения нашего флота вплоть до Доггер-банки. В противном случае, вместо одной лишь эскадры линейных кораблей, одной эскадры линейных крейсеров и легких сил, для предпринятого англичанами поиска были бы сосредоточены более крупные соединения. К тому же англичане ожидали с нашей стороны любого выступления крейсеров, но отнюдь не нападения нашего флота. О том, что кроме кораблей, появившихся у наших берегов, в море находилось еще несколько большее число кораблей, командующий английским флотом в 14 ч. узнал от английского Адмиралтейства.

Англичане получили эти сведения с помощью своих «directional stations», которыми они уже в это время пользовались, между тем как мы получили это оборудование лишь значительно позднее. Это радиотелеграфные станции, позволяющие определить направление на передающую радиостанцию, которая передает перехваченную радиограмму; другими словами, [119] это дает возможность запеленговать место корабля, передающего радиограмму. Если пеленгование производится одновременно с нескольких далеко отстоящих одна от другой станций, то точка пересечения этих радиопеленгов дает точное место корабля, с которого передается радио. Значительное протяжение восточного английского побережья облегчало возможность выгодного расположения подобных радиопеленгаторных станций. Это давало англичанам значительное оперативное преимущество, так как благодаря радиопеленгованию они могли получать вполне надежные данные о присутствии противника, если он передавал какую бы то ни было радиограмму. При управлении большим флотом, отдельные соединения которого держатся в море раздельно и нуждаются во взаимной передаче сообщений, трудно добиться полного молчания радиотелеграфа.

В конце декабря произошли перемены в составе командующих эскадрами. За время, прошедшее со дня объявления войны, III эскадра усилилась тремя кораблями, «Кениг», «Гроссер Курфюрст» и «Маркграф», закончившими пробные испытания. «Кронпринц» заканчивал испытания последним и 2 января вступил в состав эскадры как восьмой корабль. Мне было передано командование этой эскадрой. Нелегко было расставаться со II эскадрой, которой я командовал почти полных два года. Однако личные чувства должны были отступить на второй план, и я должен был считать для себя

отличием то обстоятельство, что мне было доверено командование нашей сильнейшей боевой эскадрой. Передача командования II эскадрой контр-адмиралу Функе состоялась 26 декабря, после чего я направился в Вильгельмсгафен, чтобы перейти на «Принц-регент Луитпольд».

В последующий период главное мое внимание было обращено на изучение особенностей нового типа кораблей и состояния боевой готовности отдельных кораблей, а также на ознакомление с личными качествами офицерского состава. [120]

Конечно, по условиям военного времени это ознакомление не могло быть таким же глубоким, каким оно было в период длительной подготовки мирного времени. Прежде всего мне необходимо было так натренировать эскадру, чтобы можно было управлять ею с полной уверенностью. Для этого я испросил у командующего флотом разрешение перейти на время подготовки в Балтийское море, что должно было осуществиться в конце января. Это практическое обучение было тем необходимее, что четыре корабля типа «Кениг» со времени своего вступления в строй еще не упражнялись в торпедной стрельбе. Линейный корабль «Кайзер» также еще не проходил учебной стрельбы только что принятыми новыми торпедами.

С военной точки зрения практические торпедные стрельбы, имеющие целью обучение и усовершенствование офицеров, старшин торпедных аппаратов и прочего персонала, крайне необходимы для надежного обеспечения решительного успеха, который может быть достигнут с помощью торпедного оружия. В особенности необходимо обучать стрельбе на дальних дистанциях и под углом, и в этом отношении, при проведении практических занятий, к офицерам надо предъявлять повышенные требования. Практические стрельбы совершенно необходимы также и с технической точки зрения. Многие корабли получили новейшие усовершенствованные торпеды лишь во время войны, но личный состав до сих пор не имел возможности стрелять этими торпедами и ознакомиться со сложным обращением с ними. Из опыта было известно, что каждая торпеда, которая не выпускалась из аппарата долее пяти месяцев, требовала пробного выстрела, чтобы в решительный момент можно было быть уверенным в ее действии.

Внутренние бухты Северного моря, поскольку в них держались неприятельские подводные лодки, не были подходящим местом для практических артиллерийских стрельб. Лодки не могли бы найти более удобного случая для выстрела торпедой. В устьях рек хотя и можно было вести текущие [121] занятия с комендорами, но для практических боевых стрельб на

дальних дистанциях там не было никакого простора.

Прежде чем посылать III эскадру в назначенный ей поход в Балтийском море, решено было выполнить в Северном море еще одну операцию; однако она со дня на день откладывалась из-за дурной погоды. В январе 1915 г. стояла крайне неблагоприятная погода, и сильные штормы следовали один за другим с короткими промежутками. Когда при обследовании выходного курса минопрорывателями были обнаружены многочисленные новые минные поля как на севере, у банки Амрум, так и на западе у Боркума, а также в проходе между заграждением у Нордерней и поставленным нами оборонительным заграждением, — от намеченного плана операции флота пришлось отказаться. Сперва надо было вытралить эти минные поля; но из-за дурной погоды дело подвигалось вперед не слишком быстро. Взамен операции флота два легких крейсера выполнили заградительную операцию, поставив минное заграждение в 50 милях от английского берега, поблизости от устья Хамбера, на вероятном пути приближения противника.

В середине месяца флот был приведен в состояние усиленной готовности ввиду возникшего предположения о намеченной англичанами закупорке устьев наших рек. Мысль эта сама по себе казалась весьма вероятной, и для осуществления подобной операции наиболее благоприятным периодом являлись именно темные зимние месяцы. Особенно узким и неглубоким был фарватер для больших кораблей в заливе Яде, и если бы сюда было удачно направлено хотя бы небольшое число пароходов, то для плавания больших кораблей были бы созданы огромные затруднения. Попытка предотвратить подобное нападение с помощью береговых батарей была бы безуспешна, так как на острове Вангероог еще не было никакого вооружения. Не следовало, конечно, преуменьшать значения трудностей, которые надо было преодолеть при осуществлении подобной операции. [122]

Английский флот должен был принять непосредственное участие в доведении операции до устьев наших рек, и это была главная причина, мешавшая предпринять попытку, которая могла бы значительно повредить нам при ведении подводной и минной войны.

После того, как 19 января в первой половине дня с одного из гидропланов были усмотрены шедшие на Ost многочисленные английские суда и среди них много линейных крейсеров и до сотни пароходов, с нашей стороны определенно было решено, что это и есть осуществление подобного плана. Нет ничего невозможного в том, что на гидроплане ошиблись при

определении числа и типа судов, хотя подтверждение этого донесения поступило также и со стороны шедших с моря двух подводных лодок. Однако миноносцы, высланные для наблюдения и для ночных атак, ничего относящегося к неприятельскому флоту не обнаружили, так что, по всей вероятности, он уже до этого повернул обратно. Мы не могли разгадать цель, которую преследовали англичане при этом появлении, но, во всяком случае, можно было полагать, что прежде всего отпала грозившая нам опасность закупорки[42].

21 января III эскадра направилась на Эльбу. Во время перехода свирепствовала сильная метель, затруднившая опознание устья Эльбы. Обнаруженное лотом быстрое убывание глубин вынудило стать на якорь. На следующее утро установилась тихая и ясная погода, так что переход по каналу кайзера Вильгельма был совершен без всяких происшествий. Путь длиной в 100 км от входного шлюза у Брунсбюттеля до входа в Кильскую гавань через выходной шлюз у Хольтенау потребовал всего лишь 10 часов времени. [124]

Пока III эскадра занималась в Балтийском море практическими упражнениями, в Северном море впервые произошло правильное эскадренное сражение (схема 6).

23 января, когда после долгого промежутка времени, казалось, установилась наконец благоприятная погода, командующий боевыми разведывательными силами получил задание с крейсерами I и II разведывательных групп и II флотилией произвести разведку в районе Доггер-банки и, в случае обнаружения там неприятельских легких сил, уничтожить их. Выход должен был произойти вечером, в темноте, а возвращение ожидалось на следующий вечер, также в темноте. Скорость хода была рассчитана так, чтобы с рассветом 24-го крейсера могли подойти к SO-й границе банки. Входить в пределы банки еще в темноте было нежелательно, так как могло случиться, что неприятельским боевым силам, находившимся в районе между крейсерами и Гельголандом, удалось бы остаться незамеченными. На пути к банке надлежало по возможности воздерживаться от осмотра торговых и рыболовных судов, чтобы не оставлять для этого позади ни одного миноносца; на обратном же пути все встреченные рыболовные суда следовало осматривать и в надлежащих случаях приводить в порт.

В крейсерских группах недоставало линейного крейсера «Фон дер Танн», находившегося в длительном ремонте на заводе, и по той же причине — легкого крейсера «Страсбург». Таким образом, в состав отряда входили: линейные крейсера «Зейдлиц» (флагманский корабль вице-адмирала Хиппера), «Дерфлингер»,

«Мольтке» и «Блюхер», легкие крейсера «Грауденц», «Штральзунд», «Кольберг» и «Росток», 15 миноносцев (II флотилии) и 2-я и 18-я полуфлотилии. В сторожевом охранении впереди шли «Грауденц» и «Штральзунд», справа — «Росток» и слева — «Кольберг». При каждом легком крейсере состояла одна полуфлотилия.

В 8¼ ч. 24 января «Кольберг» встретился с неприятельскими легким крейсером и истребителем. В ответ на сделанный [126] неприятелем опознавательный сигнал «Кольберг» открыл прожектор и вскоре после этого огонь, на который через несколько минут последовал ответ. «Кольберг» получил при этом два попадания, причем два человека были убиты. Одновременно с «Кольберга» в WSW-м направлении были усмотрены сильные клубы дыма, а со «Штральзунда» донесли о многочисленных дымах, замеченных в NNW-м направлении (схема 7). Отсюда следовало, что на Доггер-банке находились многочисленные боевые корабли.

После того, как Хиппер принял «Кольберг» под свою защиту, он собрал свою группу на курсе SO, так как было еще недостаточно светло для того, чтобы установить тип и число неприятельских кораблей. При выполнении этого маневра в районе к N от наших броненосных крейсеров, примерно на параллельном курсе, но вне дальности выстрела, были усмотрены четыре крейсера типа «городов», три крейсера типа «Аретьюза» и большое число истребителей; с «Блюхера» их насчитали свыше двадцати. За этими боевыми силами видны были еще и другие дымы, и «Штральзунд» донес, что на NNW видны по меньшей мере восемь больших кораблей (схема 8).

Хиппер должен был сделать отсюда заключение о том, что позади этих легких боевых сил находились еще и иные отряды более мощных кораблей, и так как он не мог рассчитывать на скорую поддержку со стороны собственных главных сил, то он решил с большой скоростью продолжать путь на SO. Миноносцы были высланы вперед. «Блюхер», как концевой корабль, получил разрешение открыть огонь по своему усмотрению, так как из числа находившихся к N истребителей миноносцев некоторые очень сильно сблизились, в то время как шедшие с ними легкие крейсера держались далее к N.

Тем временем в 9 ч. 35 мин. справа за кормой в направлении от W до WNW в пределах видимости показалось 5 больших дымов, и вскоре после этого была опознана I английская эскадра линейных крейсеров. Они шли большим ходом и [128] открыли огонь с расстояния около 20 км (108 кабельтовых); во всяком случае, первое время огонь не достигал наших крейсеров.

Первые сведения о столкновении крейсеров с неприятелем командование флота получило в Вильгельмсгафене в 8 ч. 50 мин., причем «Зейдлиц» показывал свое место в 8 ч. 45 мин. в широте 54°53′ N и долготе 3°30′ Ost, курс SO, скорость 20 узлов и далее сообщил, что обнаружено восемь больших кораблей, один легкий крейсер и двенадцать истребителей. После этого командование флота приказало всем кораблям и флотилиям миноносцев быть в усиленной готовности и сосредоточиться на рейде Шиллиг. Поскольку путь на Ost, в Германскую бухту, был для наших крейсеров открыт, а неприятельские боевые силы, поддерживавшие с ними соприкосновение, держались у них за кормой, было сочтено, что нашим кораблям опасности пока не грозило. К 10½ ч. эскадры линейных кораблей сосредоточились на рейде Шиллинг и в И ч. 10 мин. вышли в море после того, как адмирал Хиппер сообщил в 11 ч. по радио, что он нуждается в немедленной поддержке. Крейсера находились в это время в широте 54°30′ N и долготе 4°35′ Ost.

Вступать в бой линейным кораблям не пришлось, и по ходу сражения к тому времени, когда они могли бы принять в нем участие, надобность в этом уже миновала.

Тем временем у крейсеров сложилась следующая обстановка. В 10 ч. наши линейные крейсера легли на курс SO, перестроившись в строй пеленга на S[43], так что все корабли смогли открыть правым бортом огонь по приближавшимся с кормы английским линейным крейсерам[44]. Наши легкие крейсера и обе [130] флотилии держались впереди наших линейных крейсеров, несколько выдвинувшись к их правому борту (схема 9). Неприятельские крейсера быстро сближались и должны были развивать по меньшей мере 26 узлов хода[45].

Дул ONO-й ветер, и наша I разведывательная группа занимала наветренное, т. е. неблагоприятное положение[46]. Однако ничего не оставалось делать, как придерживаться во время боя курса SO, который вел в Германскую бухту. Вероятность получить с этой стороны поддержку в лице наших линейных кораблей с каждой минутой возрастала, и чем ближе к Германской бухте удавалось завлечь неприятеля, тем больше было надежды атаковать его миноносцами с наступлением ночи. Всякий иной курс, проложенный ближе к S или еще далее к W, не повлек бы за собой существенного улучшения в отношении дымовой помехи, но прежде всего позволил бы неприятельским линейным крейсерам выйти нам в голову. Наоборот, курс NO, проложенный с расчетом идти против ветра, привел бы наши корабли прямо навстречу неприятельским истребителям миноносцев, причем им представилась бы возможность

произвести атаку.

Вскоре после 10 ч. наши линейные крейсера открыли огонь с расстояния 97 кабельтовых. Противник начал пристрелку уже с расстояния 108 — 97 кабельтовых и делал после этого повороты, чтобы уклониться от нашего огня. Подобным же образом и наши линейные крейсера меняли курсы в пределах от OSO через SO до S каждый раз после того, как неприятелю удавалось пристреляться. Дальность огня для нашего головного корабля «Зейдлиц» менялась в пределах от 97 до 78 кабельтовых. Противник разделился на две группы: головная состояла [131] из трех кораблей, а за ней шла группа из двух кораблей[47]. Они старались держаться на дистанции дальнего огня. В 10 ч. 43 мин. на «Зейдлице» попаданием крупного снаряда были выведены из действия обе кормовые башни. В них в результате возгорания зарядов вспыхнул сильный пожар. Команда башен погибла, сами же башни уцелели, но их нельзя было больше использовать. Кормовые погреба из-за пожара пришлось затопить. Для тушения пожара потребовалось много времени.

Тем временем легкие крейсера и истребители подходили отдельными соединениями с левого борта, так что концевые корабли временами могли открывать по ним огонь. При этом тяжелый снаряд с концевого корабля «Блюхер» попал в эскадренный миноносец[48]. В 11 ч. 30 мин. неприятель, казалось, пошел на сближение. Около этого же времени с «Блюхера» сообщили об аварии в машине. Он медленно садился кормой. Командующий миноносцами получил теперь приказ: «Флотилиям приготовиться к атаке». В 11 ч. 55 мин. неприятельский головной корабль с сильным креном отвернул и вышел из строя[49]. Следующий за ним корабль занял место головного, чтобы продолжать бой на параллельных курсах. Остальные неприятельские линейные крейсера последовали за ним, не соблюдая правильного расстояния между мателотами. В 12 ч. наши крейсера повернули на несколько румбов в сторону неприятеля, и миноносцы были посланы в атаку. Вскоре после этого неприятельские линейные крейсера повернули на N, чтобы уклониться от миноносцев и направиться к оставшемуся позади «Блюхеру». После этого маневра миноносцы были отозваны. [132]

Наши крейсера выстроились в кильватерную колонну и легли на курс S с намерением кружить вокруг неприятеля и оказать этим возможную поддержку «Блюхеру». Но ввиду того, что на «Зейдлице» обе башни и вместе с ними 2/5 боевого запаса окончательно вышли из действия и крейсер принял в корму много воды, которая при затоплении погребов проникла и в другие отделения, адмирал Хиппер решил использовать

увеличение расстояния, вызванное маневром неприятеля, с тем, чтобы вновь лечь на SO и прекратить бой. В 13 ч. 45 мин. неприятель скрылся из виду; «Зейдлиц» находился в это время в 25 милях севернее устья Эмса.

Линейные корабли, вышедшие из Яде, в 15 ч. 30 мин. встретились с возвращавшимися крейсерами и повернули с ними обратно к устьям рек.

Кроме крена и взрыва на флагманском корабле, наблюдались еще многочисленные попадания в корабли противника и сильный пожар на втором корабле. Многие офицеры склонны были утверждать, что ими наблюдалось потопление большого неприятельского крейсера, так что отсюда возникло мнение о гибели линейного крейсера «Тайгер». Позднее по этому поводу англичанами были опубликованы противоречивые сведения, создавшие впечатление, что англичане хотели это обстоятельство скрыть. С воздушного корабля L-5, который прилетел к месту боя, также было видно возвращение оттуда лишь четырех больших кораблей. С миноносца V-5, который после отмененной минной атаки оказался зажатым между обеими сражающимися колоннами, были выпущены с расстояния в 38 кабельтовых 2 торпеды, и наблюдался выход из строя линейного крейсера. Английские крейсера очень скоро после выхода из строя их флагманского корабля также прекратили бой, хотя за вычетом оставшегося «Блюхера» число наших крейсеров сократилось до трех. Причина этого неясна и, быть может, заключается в том, что в результате артиллерийского [134] огня наших кораблей англичане чувствовали себя уже слишком ослабленными[50].

Мы со своей стороны потеряли крейсер «Блюхер». Очень скоро после происшедшей на нем аварии в машине, попадание снаряда вызвало сильный взрыв и пожар в средней части корабля; по-видимому, это произошло в большом боевом погребе, который был расположен на «Блюхере» посередине корабля. До самого конца можно было видеть, что корабль поддерживал огонь из всех орудий в обоих направлениях как по линейным крейсерам, так и по многочисленным неприятельским легким крейсерам и миноносцам, для которых этот поврежденный корабль представлял благодатную мишень вплоть до 13 ч. 07 мин., когда он перевернулся. Английские истребители миноносцев и находившиеся поблизости корабли подобрали остатки экипажа. Из числа остальных кораблей незначительные повреждения получили лишь «Дерфлингер» и «Кольберг». На «Зейдлице» было еще одно попадание крупного снаряда, на этот раз в броневой пояс, который он не пробил, но несколько вдавил броневую плиту внутрь корабля, что вызвало течь; зато первое попадание

произвело очень сильное действие. Снаряд проник сзади, непосредственно сквозь верхнюю палубу, пробил барбетную броню кормовой башни и при этом разорвался. Кормовые помещения, каюты и кают-компания, расположенные поблизости от места разрыва снаряда, были совершенно разрушены. В перегрузочном отделении башни, куда проник снаряд, загорелась часть поданных туда зарядов. Вспыхнувшее пламя устремилось наверх в броневую башню и вниз в боевой погреб башни; отсюда через закрытую обычно дверь, которая вела в соседний погреб (и через которую команда [136] боевого погреба пыталась спастись), огонь проник в соседний артиллерийский погреб, расположенный впереди верхней башни. Пламя проникло через этот погреб в верхнюю часть второй башни, так что весь обслуживающий персонал обеих башен был мгновенно уничтожен. Над обеими башнями поднялись высокие столбы пламени.

Вплоть до 12 часов флотилиям миноносцев не представлялось никакой надежды на производство успешной атаки. Для этого дистанция, на которой велся бой, была слишком велика. Миноносцам пришлось бы пройти в сторону неприятеля около 54 кабельтовых, прежде чем им удалось бы выпустить торпеды. Когда после этого расстояние сократилось и обстоятельство это было использовано для производства атаки, то неприятель отвернул и прекратил бой. В это время командующий английскими линейными крейсерами адмирал Битти ими не управлял. Как об этом стало впоследствии известно, он отстал с «Лайоном», перешел затем на миноносец, чтобы догнать свои корабли, и встретил их уже на обратном пути[51]. [137]

Место, в котором затонул «Блюхер», находится в широте 54°25′ N и долготе 5 25' Ost. Адмирал Хиппер в своем донесении сообщил, что, решая прекратить бой, он руководствовался тем соображением, что ничем больше не мог помочь сильно пострадавшему «Блюхеру»; при превосходстве же в силах противника попытка оказать поддержку привела бы, вероятно, к новым тяжелым потерям. Бой продолжался уже свыше трех часов, и на «Зейдлице» оставалось всего лишь 200 снарядов крупного калибра. Руководство боем и представленные тактические соображения, а также принятое тяжелое решение о предоставлении поврежденного «Блюхера» собственной участи со стороны командования флота были признаны совершенно неопровержимыми и, при данных условиях, вполне правильными.

Если бы три оставшихся у нас линейных крейсера пошли на полный риск, повернули и приблизились к выведенному из строя «Блюхеру», то в тактическом отношении они оказались бы в самом невыгодном положении, какое только можно себе

представить, потому что их собственные миноносцы остались бы при этом у них позади, в то время как неприятельские легкие крейсера и истребители миноносцев, державшиеся впереди противника, могли быть непосредственно посланы в атаку. Успех был поэтому более чем сомнителен, тяжелые и вместе с тем напрасные потери были вероятными, а спасти «Блюхер» все равно было бы невозможно.

Поведение противника свидетельствовало об общеизвестном стремлении вести бой на основе использования преимущества в большей дальности действия крупнокалиберной артиллерии с тем, чтобы парализовать среднюю артиллерию наших кораблей (15-см) и во всяком случае, держаться вне дальности действия нашего торпедного вооружения. Ему нетрудно было бы сблизиться, что он доказал, быстро догнав наши крейсера. Его превосходство в скорости хода позволяло ему избирать расстояние для боя по своему усмотрению. Несмотря на [138] значительное преобладание в силе артиллерии и на более благоприятное положение боевой линии англичан, успех их артиллерии никак нельзя считать очень большим, если принять во внимание, что три из их кораблей имели каждый по восемь 34-см, а остальные два по восемь 30,5-см орудий. С нашей стороны им противостояли два корабля, каждый с десятью 23-ем, «Блюхер» с двенадцатью 21-см и «Дерфлингер» с восемью 30,5-см орудиями. При слабости бронирования «Блюхера», по которому, как по концевому кораблю нашей линии, преимущественно и сосредоточился огонь неприятеля, — не приходится удивляться его уничтожению артиллерийским огнем[52].

Произошли также крупные потери в людях, вызванные проникновением огня в боевые погреба двух башен; отсюда на будущее время были выработаны ценные правила относительно порядка подачи зарядов, что принесло нам пользу в следующем бою.

Неожиданное появление утром 24 января эскадр линейных крейсеров с несколькими группами легких крейсеров и с многочисленными миноносцами позволяет заключить, что столкновение произошло вовсе не случайно, а, наоборот, англичанам неведомыми путями стало известно о наших намерениях[53]. При этом командующий нашими крейсерами имел все основания предполагать, что помимо обнаруженных английских кораблей поблизости могли находиться и иные неприятельские силы. Существовала ли какая-либо причина подобного сосредоточения боевых сил, об этом, конечно, ничего нельзя сказать с уверенностью. Возможно, что она находилась в связи с выступлением [139] англичан 19 января или же с

подготовкой новой операции, которая стала теперь невозможной из-за выхода из строя «Лайона».

Как нам известно из английских извещений, «Лайон» не мог собственными силами дойти до гавани, и так как все его машины вышли из действия, то днем «Индомитэбл» взял его на буксир и довел до Ферт-оф-Форта. На вопрос о том, могли ли состоявшие при наших крейсерах флотилии поддерживать соприкосновение с противником (после того как он около полудня повернул обратно), чтобы атаковать его в течение ночи, — надо дать отрицательный ответ, так как для этого у них не хватило бы топлива. Для флотилий, в момент получения известия о происшедшем столкновении сосредоточенных в Яде, расстояние, которое надо было пройти, чтобы настичь противника, было слишком велико для того, чтобы у них оставалась еще надежда произвести успешную ночную атаку.

Этот первый серьезный бой больших кораблей, который пришлось вести флоту, показал, что боевая подготовка кораблей в отношении обученности личного состава полностью была на высоте; управление кораблями велось точно и уверенно, обслуживание всех видов вооружения, сигнальная служба, передача в бою приказаний с корабля на корабль, а также обслуживание трюмной системы выполнялись отлично. В особенности следует упомянуть о «Зейдлице», который спокойно продолжал вести за собой все соединение, несмотря на свирепствовавший на этом корабле пожар.

Глава VII
Ход войны в 1915 году

Ход военных действий на море гораздо чаще, чем на суше, зависит от элемента случайности, так как на море никогда не имеется точных сведений о неприятеле и обстановка очень [140] быстро меняется. Вот почему начальнику, которому поручено выполнение операции, должна предоставляться полная свобода действий в пределах, соответствующих обрисованной ему в общих чертах оперативной цели. Общая задача, поставленная флоту, в двух словах заключалась в том, чтобы не добиваться решительного боя со всем английским флотом, а сперва уравнять силы путем частных успехов.

В начале февраля 1915 г. адмирал фон Ингеноль оставил командование флотом.

В командование флотом вступил адмирал фон Поль, который перед тем был начальником Адмирал-штаба. Находясь в этой последней своей должности, адмирал фон Поль настоял на открытии подводной войны против торговли Англии; об открытии этой войны 4 февраля было сделано оповещение в форме объявления о включении в пределы военной зоны вод, окружающих Англию. Применение подводных лодок для войны против торговли открывало новые перспективы и могло иметь величайшее значение для исхода всей войны. Необходимость прибегнуть к этому средству явилась последствием применявшегося англичанами способа ведения войны на море, о чем будет сказано подробнее в одной из следующих глав.

В период командования фон Поль считал, что на данной стадии войны необходимо было сохранить флот. Путем как можно более частых выходов всего флота в Северное море он стремился вызвать соответствующие контрманевры противника, что позволило бы нам либо одержать частные успехи, либо вступить в решительный бой при благоприятных условиях, поблизости от наших вод; даже при нерешительном исходе подобного боя общие потери противника (принимая во внимание, что ему пришлось бы пройти на обратном пути большее расстояние) должны были быть больше наших потерь.

Адмирал хотел, стало быть, предпринимать каждый выход в море при участии наиболее мощных сил. Не должно было чувствоваться недостатка ни в одной составной части боевой [141] мощи флота — ни в миноносцах, ни в крупных боевых единицах (дредноутах или линейных крейсерах). Предельная

дальность походов должна была соответствовать намерению, согласно которому удары следовало наносить в районе, расположенном поближе к нашим берегам и подальше от неприятельских берегов; они не должны были, следовательно, продолжаться больше одной ночи или одного дня. Количество наших крейсеров было недостаточным для производства разведки, поэтому считалось необходимым обеспечить воздушную разведку дирижаблями. Перед встречей с неприятелем и во время похода необходимо было всеми силами избегать каких бы то ни было подводных опасностей, поэтому требовалось тщательное траление, изгнание подводных лодок подальше от наших берегов, охранение миноносцами против атак подводных лодок и, наконец, в самом походе — применение наибольшей скорости хода. Для соблюдения всех этих условий необходимо было в каждый данный момент располагать всеми соответствующими силами, но помимо этого требовалась хорошая погода, — следовательно, возможность осуществления операции существовала далеко не в каждый момент.

В течение февраля и марта мы выполнили всего лишь одну подобную операцию, а в более благоприятные месяцы, апрель и май, — четыре похода (схема 12)[54].

Ни одна из этих операций не привела к столкновению с противником. Они выполнялись в пределах сектора, расположенного между направлениями W и NW от Гельголанда, и на расстояниях от 100 до 120 миль от этого острова, причем воздушные корабли, участвовавшие в операциях, осматривали еще более удаленную зону, но и там не видели неприятеля. 18 мая, во время одного из этих походов, легкий крейсер «Данциг» в [142] 45 милях от Гельголанда попал на минное заграждение, но собственными силами возвратился в базу.

По получении известия о нашем выходе в море противник, как это было ясно по наблюдению за его радиотелеграфированием и как это подтверждалось и иными сведениями, каждый раз в свою очередь приходил в движение, но оставался в пределах северной части Северного моря. Таким образом, неприятель предоставлял нам возможность маневрировать там, где нам этого хотелось, и сам придерживался подобной же тактики, следовательно, встречи обоих флотов произойти не могло. Конечно, если противник стремился при этом завлечь нас поближе к своим берегам, чтобы предложить нам бой в своих водах, то это ему не удалось, и мы не доставили ему удовольствия видеть, что мы действуем по его указке.

Для осуществления крупной наступательной операции, по мнению адмирала фон Поля, необходимо было располагать

превосходством в силах, но оно было на стороне неприятеля. Но если выходы нашего флота и давали мало надежды на успех, то командующий флотом, несмотря на постоянную подводную опасность, связанную с этими выходами, все же считал их необходимыми для практики в плавании в условиях военного времени и для приучения личного состава флота к опасностям подводной и минной войны.

Главную надежду на нанесение противнику потерь командующий флотом возлагал на наступательные действия подводных лодок и постановку активных минных заграждений. Но была начата подводная война против торговли, поэтому для поисков английского Гранд-Флита могло быть выделено лишь очень незначительное количество подводных лодок. Посылать же к выходам из расположенных на севере английских главных баз надводные минные заградители — значило обрекать их каждый раз на гибель.

Впрочем, вспомогательному крейсеру «Метеор», под руководством его командира капитана 3 ранга фон Кнорра, удалось [144] выполнить две успешные операции, но при осуществлении второй из них командиру пришлось затопить свой корабль. Последний носил имя канонерки, которая, под командой его отца, долго командовавшего затем флотом, адмирала фон Кнорра, отличилась в 1870 г. в бою с французским кораблем «Бувэ» близ Гаваны. 30 мая этот новый «Метеор» предпринял поход в Белое море, к Кольскому полуострову, откуда он вернулся 20 июня в Киль, доставив много призов. В августе он выполнил новое задание, заключавшееся в постановке мин перед Морэй-Ферт. После того как большая часть заграждения была поставлена, заградитель привлек внимание английского сторожевого корабля «Рамсэй», тотчас же потопленного торпедой[55]. Из состава экипажа было спасено 4 офицера и 39 матросов, после чего заградитель направился в базу. С тонувшего корабля успели позвать на помощь, и в результате этого «Метеор» на следующий день был окружен английскими крейсерами. Командир со своим экипажем и с пленными своевременно перешел на борт шведского парусника и потопил свой корабль. Подошедший неприятель оставил шведский парусник без внимания. Вслед за тем Кнорр передал пленных на приблизившийся норвежский парусник, так как длительное пребывание столь большого количества людей на борту шведского судна стало невозможным. Экипаж «Метеора» был принят германскими кораблями, высланными навстречу паруснику к Сильту.

Ограничения, с которыми должен был считаться предыдущий

командующий флотом и по смыслу которых флот при выполнении поставленной ему оперативной цели не должен был подвергаться риску понести крупные потери, были между тем сняты. Они были заменены простым указанием, согласно которому [145] командованию флота при всех операциях надлежало заботиться о проведении широкой разведки и своевременно прерывать операции при возникновении неблагоприятных условий.

Общее военное положение, с которым так или иначе должны были согласовываться действия флота, благодаря успехам армии на восточном фронте значительно улучшилось в нашу пользу. Единственной задачей флота являлась теперь борьба против английской морской силы, так как опасность, угрожавшая со стороны суши нашему балтийскому побережью, больше не существовала.

Положение здесь коренным образом изменилось, и возник вопрос о возможности в свою очередь создать для русских угрозу путем высадки десанта. Наша IV эскадра в начале июля была отправлена для действий в Балтийском море. Она состояла из кораблей типа «Виттельсбах»; командовал ею вице-адмирал Шмидт. Кроме того, из состава флота были выделены и подчинены главнокомандующему морскими силами Балтийского моря VI разведывательная группа и VIII флотилия миноносцев. Как уже упоминалось, не существовало намерения предпринимать широкие активные операции флота, целью которых являлось бы стремление победить Россию. При необъятных размерах этого государства бесполезно было бы стремиться лишить его подвоза морем, так как в этом для него не могло заключаться смертельной опасности. Речь могла идти только о таких операциях флота, которые являлись бы поддержкой армии в форме, например, обеспечения удобных морских путей, которые могли быть использованы для перевозки войск и военных материалов в Рижский залив, или же в виде прикрытия с моря подступов к Риге, если бы этот город был захвачен армией.

Русские, которые всегда обладали искусством в ведении минной войны, очень сильно заградили Рижский залив минами. Перед соединениями флота, которые должны были туда проникнуть, стояла трудная задача обеспечить себе проход через [146] минные заграждения. Захваченная тем временем Либава явилась весьма подходящей для выполнения этой операции опорной базой. Непосредственное форсирование входа в Рижский залив началось в начале августа. Этот случай должен был показать, пожелает ли Англия предпринять прорыв в Балтийское

море с целью прийти на помощь своему союзнику, что вынудило бы нас оттянуть отправленные для действий на востоке морские силы назад, в западную часть Балтийского моря. На случай, если бы пришлось быстро перебросить в Балтийское море более значительные силы, III эскадра была переведена на Эльбу, и сюда же перешел на корабле «Фридрих дер Гроссе» командующий флотом, чтобы при возникновении подобных условий лично руководить операциями в Балтийском море.

Англичане и не подумали отклониться от избранной ими линии поведения и по-прежнему полагались на действие своей блокады. Линию, на которой велось наблюдение за выходом в Северное море с севера, им пришлось оттянуть по направлению к островам Фэйр, так как постоянное крейсирование на линии Шетландские острова — норвежский берег стало для них опасным в результате деятельности наших подводных лодок. Потеря крейсера «Хок» и атака «Тезеуса» (обе атаки были произведены U-29, которой командовал погибший впоследствии капитан-лейтенант Веддиген) побудили англичан изменить их систему наблюдения, порученного с тех пор главным образом вспомогательным крейсерам. Им удалось также принудить нейтральное судоходство к соблюдению требований, на основании которых нейтральные пароходы должны были заходить для осмотра в английский контрольный пункт, расположенный на Оркнейских островах.

Подводная война против торговли, которая мыслилась как самое действенное средство для борьбы с этой блокадой и которая была так смело начата, к сожалению, очень скоро приняла весьма скромную форму в результате протеста Америки. [147]

Командиры подводных лодок, прежде чем топить судно, должны были сперва удостовериться в том, что оно не было нейтральным, но при склонности англичан злоупотреблять нейтральным флагом это обстоятельство неминуемо должно было повлечь за собой большие потери.

В середине июля опять были потеряны две ценные лодки, U-23 и U-36. С последней уцелел один человек, рулевой, унтер-офицер Ламм, которому было поручено доставить в устье Эльбы приз — американский парусник «Пасс-оф-Бальмэха», шедший с грузом хлопка в Архангельск и захваченный у берегов Шотландии. Задание это было выполнено, несмотря на то, что на борту судна оказалась английская команда, состоявшая из одного офицера и четырех матросов и спрятавшаяся от германского унтер-офицера, который вел судно в Германию; обстоятельство это, вызвавшее наше изумление, выяснилось только после

прибытия судна в Куксгафен.

Если в этом отдельном случае и удалось в целости доставить приз, то это нельзя было принять за правило, потому что невозможно было выделять из состава экипажей подводных лодок достаточного числа людей для обеспечения доставки в Германию больших пароходов. С середины сентября 1915 г. подводная война против торговли у западных берегов Британских островов совершенно прекратилась.

Миноносцы, состоявшие при флоте, в августе имели успех во время ночной атаки. 18 августа II флотилия, возвращавшаяся из разведки, встретилась севернее Хорнс-рифа с английской флотилией, состоявшей из одного легкого крейсера и восьми эскадренных миноносцев. Условия видимости были для наших миноносцев настолько благоприятными, что им, судя по всему, незаметно удалось подойти на расстояние около 16 кабельтовых. Тремя торпедными выстрелами, сделанными флагманским миноносцем, были взорваны и потоплены шедший впереди лидер и следующий за ним эскадренный миноносец. Остальные эскадренные миноносцы растерялись; [148] очевидно, на них полагали, что флотилия попала на минное заграждение[56].

Успехи этого дня дополнились сообщениями о воздушном налете на Лондон, произведенном в ту же ночь новыми воздушными кораблями L-10, L-11 и L-14, и благоприятными сведениями, полученными с Балтийского театра, об успешном обстреле, которому подверглась в Рижском заливе «Слава», и об уничтожении нескольких канонерок и миноносцев[57].

Операция флота, предпринятая в Балтийском море, в конце августа была прервана, так как армия не располагала в это время свободными войсками, которые были необходимы в процессе дальнейшего продвижения нашего флота в Рижском заливе, а захват Риги еще не имел бы в то время никакого значения. Все же флоту представился желанный случай встретиться с неприятелем, а полученный при этом опыт, касавшийся условий ведения операций в этом районе, был использован два года спустя, при захвате Балтийских островов. С нашей стороны было потеряно несколько малых кораблей при тралении, и взрывом торпеды была повреждена носовая часть линейного крейсера «Мольтке». Корабль принял 450 тонн воды, но смог пройти Кильским каналом к гамбургскому заводу, где его повреждение было устранено в течение нескольких недель. [149]

В начале сентября произошла смена начальника Адмирал-штаба, вызванная разногласиями, которые существовали между военно-морским командованием и государственным канцлером по вопросу о ведении подводной войны. Адмирал Бахман

вернулся на прежнюю должность командующего Кильской станцией, занимавшуюся им до нового назначения адмирала фон Поля, а начальником Адмирал-штаба был назначен адмирал фон Гольцендорф.

Последний с января 1913 г. находился не у дел после того, как в течение трех последних лет командовал флотом. Всем было известно, что его личные отношения со статс-секретарем морского министерства, гросс-адмиралом фон Тирпицем, не отличались дружелюбностью.

Что касается боевых заданий флоту, то в основных чертах здесь не произошло никаких изменений.

В сентябре опять была предпринята операция флота по направлению к Хуфдену с одновременной постановкой мин с легких крейсеров. При этом были обнаружены новые минные поля, частью замеченные по всплывшим минам. Эти новые заграждения находились на середине дуги окружности, проведенной от Хорнс-рифа до Боркума. В соединении с ранее обнаруженными заграждениями, стоявшими ближе к берегу, у северных и восточных Фрисландских островов, они, по вероятному замыслу англичан, должны были полностью окружить минами всю эту часть Германской бухты. По сведениям, полученным от капитанов встреченных пароходов, за день до того, в этом районе было встречено много английских кораблей, из них пять больших.

Во время большого англо-французского наступления, предпринятого осенью на западном фронте, части английского флота находились в состоянии постоянной напряженной деятельности, но при проверке оказалось, что эти слухи не соответствовали действительности.

Воздушным кораблям L-11, L-13, L-14, L-15 и L-16 в сентябре удалось произвести весьма успешный налет, причем [150] все дирижабли достигли Лондона и, несмотря на сильное противодействие, без потерь вернулись обратно.

В течение осенних месяцев усилению активной деятельности флота препятствовало то обстоятельство, что корабли III эскадры долгое время должны были простоять у завода в связи с производившимся на них очень ценным усовершенствованием в области управления артиллерийским огнем; кроме того, у большинства кораблей пришлось менять бакауты в дейдвудах гребных валов. Во время длительной стоянки кораблей в засоренных песком водах Яде бакауты пострадали значительно больше, чем это обычно наблюдалось в мирное время, когда корабли плавали в открытом море или же стояли на спокойной чистой воде в гавани.

В октябре флот пробовал в обычной форме совершить поход в северном направлении, но удалось дойти лишь до параллели Хорнс-рифа, где операция была прервана из-за значительного усиления ветра, что поставило под вопрос возможность воздушной разведки и участия в операции миноносцев.

В ноябре и декабре отдельные соединения флота получили возможность поочередно ходить в Балтийское море для учений. Для личного состава этот перерыв в несении однообразной сторожевой службы в заливе Яде был очень приятен, хотя он никоим образом не принес облегчения в несении повседневной службы, так как необходимо было до последней крайности использовать имевшееся в распоряжении время, чтобы напрасно не затягивался период откомандирования кораблей из Северного моря. Непродолжительный мороз позволил было надеяться, что удастся осуществить намеченную командующим флотом операцию в направлении к Тершелингу и в среднюю часть Северного моря; но вскоре погода изменилась, и вплоть до января продолжался период плохой погоды, препятствовавшей проведению всякого рода операций, а также и тралению.

9 января адмирал фон Поль тяжело заболел, и его пришлось поместить сперва на госпитальном судне, а затем перевезти [151] в Берлин для операции. Здоровье его не восстановилось, и уже 23 февраля он скончался.

Доверию, оказанному мне верховным главнокомандующим, я обязан выбором меня в преемники адмирала фон Поля, которого я и замещал вплоть до 15 января, когда состоялось мое назначение командующим морскими силами Открытого моря.

Прежде всего я занялся изучением уже выполнявшихся и намечавшихся ранее операций. В первое время их осуществлению препятствовала плохая погода, однако пароход, высланный к берегам Восточной Африки, все же вышел в море, так как именно при этих условиях можно было надеяться, что ему удастся проскочить незамеченным; пришлось лишь отказаться от существовавшего ранее намерения проконвоировать пароход. Незадолго до этого вспомогательный крейсер «Мевe», конвоируемый подводной лодкой, счастливо достиг Северной Атлантики, после чего мы перестали получать о нем известия.

Начальником штаба, по моей просьбе, был назначен командир линейного корабля «Кайзер» капитан 1 ранга фон Трота, а начальником оперативной части — командир линейного крейсера «Мольтке», капитан 1 ранга фон Леветцов. С обоими этими офицерами прежде я долгое время служил вместе, и оба они выразили свое согласие занять предложенные им новые должности. Я считал важным произвести смену в этих

должностях, чтобы обеспечить себе в будущем полную независимость в принятии решений, касавшихся деятельности флота. Все остальные штабные офицеры остались на своих местах.

Глава VIII
Подготовка к усилению деятельности флота

Наша первая и важнейшая задача, возникшая перед нами после принятия командования флотом, заключалась в установлении будущего образа действий Флота Открытого моря и в [152] выработке оперативного плана. До тех пор считалось, что со стратегической точки зрения вполне удовлетворительным являлось положение, при котором флот самим фактом своего существования обеспечивал оборону побережья и моральное воздействие на нейтральные страны и тем самым приносил облегчение армии. Но поскольку существовала уверенность, что английские морские силы олицетворяли собою величайшую опасность для нашей способности к сопротивлению, — становилось очевидным, что если мы желали добиться успешного исхода войны, то мы должны были бороться с этим противником гораздо энергичнее. Склонить Англию к уступчивости можно было только в том случае, если бы тягости войны стали ощущаться в этой стране совсем не в той форме, как это имело место до тех пор. После того как формирование экспедиционной армии приняло гораздо большие размеры, чем это можно было предполагать, и стране пришлось в силу этого принести в жертву много денег и людей, — решимость Англии продолжать войну должна была еще больше окрепнуть от стремления пожать плоды сделанных усилий и искупить понесенные поражения (сдача Антверпена и прекращение Дарданелльской операции). До сих пор возможность ведения войны являлась для Англии лишь вопросом добывания средств и человеческого материала. В последнем недостатка не было благодаря поддержке колоний, высылавших вспомогательные войска, а также благодаря существовавшей системе принудительного набора добровольцев в китченеровскую армию. Таким образом, Англия могла строить расчеты на ведение войны в течение большего срока, чем это было возможно для нас до тех пор, пока над нашей страной тяготело бремя голодной блокады.

Общественное мнение в Англии было удовлетворено, и ни у кого не могло возникнуть стремления, чтобы побудить английский флот оживить его боевую деятельность. К тому же английскому народу нетрудно было понять (и он отлично это понимал), что его флоту удалось во всем Мировом океане и по [153] всем направлениям обеспечить морские сообщения, в

которых так нуждалась его страна. Это обстоятельство стало еще очевиднее после того, как была уничтожена у Фолклендских островов наша крейсерская эскадра.

Опасность, проистекавшая из подводной войны и казавшаяся вначале такой страшной, в конце концов из-за общности интересов Англии и Америки свелась к сущим пустякам. Но все же, поскольку эта опасность была осознана, Англия стала деятельно готовиться для борьбы с ней и произвела с этой целью огромную работу. Что же касается нашего способа ведения морской войны, примененного нами в 1915 г., то примириться с ним было очень трудно, и если при этом и удалось удержать нейтральные страны от перехода на сторону противника, то еще вопрос, чему именно следовало приписать честь этой заслуги. Если только в этом одном и заключалась польза, которую в состоянии был принести Флот Открытого моря, то нельзя было не признать, что его достижения были недостаточными для того, чтобы можно было оправдать его существование и требовать от нашего народа, чтобы он и в дальнейшем затрачивал столь крупные средства на содержание этого флота. Было совершенно ясно, что главная задача флота заключалась в нанесении такого вреда Англии, чтобы она как можно скорее потеряла всякую охоту к продолжению войны. Надеяться на это можно было только в том случае, если бы удалось либо нанести удар морскому могуществу Англии, которое покоилось на силе ее флота, либо ударить по ее экономике, а еще лучше, если бы удалось добиться успеха в обоих этих направлениях.

Количественное превосходство английского флота, существовавшее в начале войны, в дальнейшем в нашу пользу не изменилось; однако, рассматривая вопрос с чисто тактической точки зрения, нельзя было не признать, что усиление нашего флота четырьмя кораблями типа «Кениг» в корне изменило существовавшую ранее структуру нашего флота, при которой II эскадра являлась необходимой составной частью общей [154] боевой линии, и в бою ей пришлось бы встретиться с таким противником, как дредноуты, что было бы не под силу для кораблей этой эскадры. С начала 1915 года мы располагали для эскадренного боя уже двумя эскадрами (I и III), состоявшими из дредноутов, и поэтому в бою нам легче было избежать такого положения, при котором II эскадра подвергалась бы верным потерям.

Правда, и англичане в свою очередь получили значительное подкрепление в виде кораблей типа «Куин Элизабет», которые должны были вступить в строй в начале 1915 года. Они имели 38-см орудия, сильное бронирование и скорость хода в 25 узлов; в

последнем отношении эти корабли не уступали нашим линейным крейсерам, значительно превосходя все наши корабли по силе вооружения.

Установившееся к этому времени соотношение сил еще не позволяло нам искать решительного боя с соединенным английским флотом. Вместе с тем наша стратегия не должна была допустить такого положения, при котором этот решительный бой был бы нам навязан противником. Подобное положение могло возникнуть в том случае, если бы наш способ ведения войны на море стал для англичан настолько обременительным, что им пришлось бы стремиться во что бы то ни стало избавиться от германского флота. Это могло произойти, например, в результате воздействия подводной войны, коль скоро вновь удалось бы придать ей такую форму, при которой она стала бы чувствительной для английской экономики. Если бы англичане стали искать подобного решительного боя, то они имели возможность приурочить его к тому моменту, когда они обладали бы подавляющим превосходством в силах, вызванным поступлением некоторых наших кораблей в ремонт или частичной посылкой их в Балтийское море для учений, о чем противник мог получить точные сведения.

Для того чтобы со своей стороны добиться встречи с английским флотом, нам следовало оказывать постоянное и [155] планомерное давление на противника с целью вынудить его выйти из его выжидательного положения, что могло бы нам дать благоприятный случай для атаки. Применявшиеся ранее методы не достигали своей цели. Наши операции либо предпринимались с недостаточными силами, как это имело место при крейсерских набегах, когда главные силы не могли своевременно вступить в бой, чтобы использовать благоприятный случай, либо эти операции, как это происходило в большинстве случаев в 1915 г., производились недостаточно далеко, так что и нельзя было надеяться на встречу с более или менее ценной частью неприятельского флота.

Если мы сами желали предпринять далеко идущую наступательную операцию, то мы должны были стать подлинными хозяевами в своем собственном доме; это значит, что нам следовало держать прилегавший к нашим берегам район моря под таким надежным наблюдением, чтобы иметь возможность свободно развернуть там свои силы и не опасаться возможности возникновения такого положения, при котором нам пришлось бы подчиниться воле противника.

Наша морская торговля, к сожалению, прекратила свое существование с самого начала войны; таким образом, на море

единственным объектом нападения мог явиться только наш флот. Но что касается неприятеля, то у него было много уязвимых мест, и у нас было более чем достаточно случаев, чтобы дать ему почувствовать, что такое война. Этого можно было добиться путем подводной войны против торговли, путем минной войны, войны против торговли на Крайнем Севере и в открытом океане, воздушной войны и, наконец, путем оживленной деятельности Флота Открытого моря в Северном море. Подводная война и воздушная война были уже в ходу, а три остальные возможности должны были явиться составными элементами единого оперативного плана; этот план, выработанный на ближайшее время, был доведен до сведения Адмирал-штаба, и проведение намеченных планом операций встретило его [156] принципиальное согласие. Конечно, в сущность задачи были посвящены все флагманы и командиры кораблей, чтобы они имели возможность действовать самостоятельно в духе общего плана и, когда потребуется, проявлять свою инициативу.

Первым и важнейшим делом являлась охрана Германской бухты. Находясь в пределах этой бухты, флот должен был согласовывать свои действия с инструкциями, выработанными для урегулирования сторожевой службы и службы охранения. Кроме того, были изданы наставления, касавшиеся образа действий в случае неприятельского нападения: это избавляло от необходимости отдавать в экстренных случаях подробные распоряжения, так как все подчиненные флагманы и командиры кораблей имели представление о том, что от них при этом требуется. Принятая организация имела целью обеспечение безопасности в Германской бухте с помощью воздушных сил, флотилий сторожевых кораблей, соединений тральщиков и минопрорывателей, для чего должны были постоянно функционировать организованная тогда же разведывательная служба и служба охранения и траления. Кроме того, постоянно неслась передовая сторожевая служба для оказания поддержки сторожевым кораблям, находившимся в Северном море. Эта поддержка была достаточно сильна для того, чтобы можно было вступить в бой с внезапно напавшими неприятельскими силами и в любой момент принять под свою защиту корабли, возвращавшиеся с моря после выполнения каких-либо особых заданий. Общее руководство «Охраной Германской бухты» по-прежнему возлагалось на командующего разведывательными кораблями вице-адмирала Хиппера. Воздушная разведка производилась самолетами и дирижаблями, базировавшимися на станции Лист на островах Сильт, Гельголанд, Нордерней и Боркум. Для несения службы охранения предназначались

флотилия сторожевых кораблей Северного моря, флотилия прибрежной охраны Эмса и корабли портовых флотилий; главная их задача заключалась в преследовании неприятельских [157] подводных лодок. Обычно эти флотилии располагались в следующих районах:

Группа Листа — в районе моря перед Листом (не допускала проникновения нейтральных рыболовных судов в германские прибрежные воды).

Северная группа — в проходе у банки Амрум.

Линия 1-я — на линии Гельголанд — Хевер.

Линия 2-я — на линии Гельголанд — плавучий маяк Ауссен-Яде.

Внешняя группа — на линии Яде — Нордерней и в проходе через минные заграждения у Нордернея.

Гельголандская портовая флотилия — в районах к N и W от острова.

Флотилия Яде — перед входом в Яде.

Южная группа — три сторожевых корабля, предназначавшихся главным образом для борьбы с неприятельскими подводными лодками, а также для выполнения специальных заданий, например, для перерезания кабелей.

Основная задача этих сторожевых кораблей заключалась в поисках неприятельских подводных лодок во внутренней части Германской бухты, причем эти поиски производились группами ежедневно и за пределами порученных им основных районов. Для несения сторожевой службы в распоряжении имелось около 80 рыболовных пароходов, из которых половина [158] в течение трех суток находилась на постах, а затем столько же времени отдыхала. Флотилия прибрежной охраны Эмса контролировала районы перед восточным и западным устьями Эмса и далее на W примерно до меридиана 6° восточной долготы. Корабли портовых флотилий, в случае надобности, привлекались к охоте за подводными лодками, если они показывались в устьях рек. Полуфлотилия миноносцев, базировавшаяся на Эмс, предназначалась для усиления охраны морского района перед Эмсом, если в этом возникала надобность.

Систематическое траление было поручено двум дивизионам тральщиков и одной вспомогательной флотилии тральщиков. Последняя состояла из судов, реквизированных для этой цели в начале войны; это были преимущественно рыболовные пароходы (траулеры), которые по своим мореходным качествам были особенно пригодны для плавания в Северном море, но их недостатком была слишком большая осадка, которая и повлекла за собой гибель значительного количества этих судов. Свободный

от службы дивизион тральщиков находился на отдыхе в Куксгафене, а не занятая службой полуфлотилия вспомогательной флотилии отдыхала в Вильгельмсгафене. Независимо от основного назначения тральщиков все они были приспособлены и применялись для участия в охоте за подводными лодками.

Минопрорыватели были сведены в три группы, из которых каждая состояла из четырех пароходов; на случай взрыва на мине внутреннее устройство этих пароходов обеспечивало им наивысшую возможную степень непотопляемости. При возникновении войны у нас не существовало никакого приспособления, которое служило бы средством самозащиты кораблей от мин заграждения. Но мы изо всех сил принялись за конструирование подобного противоминного приспособления, и после того, как оно было испытано, им в первую очередь были снабжены минопрорыватели и тральщики.

Особенно велика была при этом заслуга начальника вспомогательной флотилии тральщиков капитана 3 ранга Вальтера [159] Краха, им было произведено большинство практических опытов, и он с успехом заботился об избежании излишних потерь в составе его флотилии. Задача групп минопрорывателей заключалась в установлении проходимости определенных фарватеров, на которых перед тем работали наши дивизионы тральщиков, т. е. в проверке, не были ли там поставлены после этой работы новые минные заграждения. Наши тральные работы не могли целиком оставаться не замеченными неприятелем. До тех пор, пока они производились во внутренней части Германской бухты, случай обнаружить эти работы представлялся неприятельским подводным лодкам, а затем, чем дальше в море распространялся впоследствии пояс минных заграждений, тем ближе тральщики подходили к границам района, в пределах которого вели наблюдение английские разведывательные самолеты.

Англичане раньше нас получили гидропланы, которые могли садиться на воду даже при довольно сильном волнении и таким образом экономили энергию.

Поиски и охота за подводными лодками являлись преимущественно делом миноносцев. Конечно, и сторожевые корабли обязаны были следить за тем, не покажется ли где-либо неприятельская подводная лодка, и тотчас утилизировать каждый случай, позволявший вступить с ней в бой; но их скорость хода была слишком мала и количество их было недостаточным для того, чтобы можно было производить систематические поиски и преследование лодок. Для этой цели находились в постоянной

готовности миноносцы сторожевого охранения. Эти же флотилии миноносцев привлекались для охранения отдельных кораблей или соединений кораблей, выходивших в море для выполнения определенных операций, и они же охраняли на походе наши подводные лодки. Ввиду того, что в ночное время, при большой растянутости линий сторожевого охранения, последнее не являлось гарантией безопасности в Германской бухте, — на ночь из состава миноносцев службы [160] сторожевого охранения высылались дозоры, которые выходили за пределы линии сторожевого охранения и крейсировали на внешней границе Германской бухты.

Чтобы не приходилось постоянно держать флот под парами и во избежание связанного с этим утомления личного состава, изнашивания механизмов и излишнего расхода угля и для того чтобы быть все же в готовности в случае появления неприятеля выйти ему навстречу с достаточными силами, была организована передовая сторожевая служба. В постоянной готовности на рейде Яде находились: одна эскадра линейных кораблей, два линейных крейсера, легкий крейсер — лидер миноносцев и одна флотилия миноносцев, на рейде Яде или на Везере — одна разведывательная группа легких крейсеров, в Гельголандской гавани — одна флотилия миноносцев, на рейде Куксгафена (у Альтенбруха) — половина кораблей II эскадры и, наконец, в Эмсе или у Листа, если в распоряжении имелось достаточное количество миноносцев, — еще одна полуфлотилия миноносцев; таким образом, в готовности находилась почти половина морских сил Флота Открытого моря. Эти корабли должны были стоять в такой готовности, которая позволяла им сняться с якоря через ¾ часа после получения приказания. Гельголандская флотилия миноносцев находилась в готовности к немедленному выходу.

Морские силы передовой сторожевой службы поступали в подчинение старшему из находившихся в Яде флагманов. В случае внезапного неприятельского нападения он должен был тотчас самостоятельно сделать необходимые распоряжения и непосредственно руководить действиями подчиненных ему морских сил. Если командование Флота Открытого моря считало необходимым дать ему дополнительные указания, то это могло быть сделано в самой общей форме (например, «на рассвете там-то или там-то принять миноносцы»), а дальнейшее предоставлялось на усмотрение начальника морских сил передовой сторожевой службы. [161]

Из другой половины флота, не принадлежавшей к передовым сторожевым силам, половина (т. е. четвертая часть флота) находилась в порту, а остальные корабли стояли на внутренних

рейдах Вильгельмсгафена или Брунсбюттеля. Свободным от несения сторожевой службы миноносцам всегда разрешался заход в гавань. Находившиеся на отдыхе корабли должны были пользоваться случаем и производить текущий ремонт собственными средствами; на отдыхе же числились и те корабли, которые должны были переходить к заводу для более крупного ремонта. Все корабли, стоявшие на внутренних рейдах или в гаванях, обычно должны были находиться в трехчасовой готовности. Но как только поступали сведения, на основании которых можно было полагать, что встретится надобность и в этих кораблях, давалось распоряжение о повышении степени готовности, после чего весь экипаж должен был быть на борту, а корабли быть готовыми сняться с якоря тотчас по получении приказания.

Благодаря столь широко организованной охране Германской бухты для флота должна была быть обеспечена возможность своевременно выйти в район, предназначенный для развертывания в том случае, если бы сочтено было необходимым к моменту приближения неприятеля находиться уже в море. Были выработаны общие директивы, касавшиеся образа действий всего флота, и вскоре же представился случай проверить их на практике.

Наконец, для дополнительного прикрытия Германской бухты как защищенного маневренного пространства были усилены ранее поставленные минные заграждения, частью прилегавшие к заграждениям, которые были поставлены неприятелем и которые он должен был обходить. Цель заключалась в том, чтобы превратить район, ограниченный снаружи линией Тершелинг — Хорнс-риф, в защищенное маневренное пространство, предназначенное для тактического развертывания флота; цель эта вскоре была достигнута, потому что и сам неприятель ставил [162] свои минные заграждения концентрическими дугами, все более и более удалявшимися во внешнюю сторону от этой линии.

Внутри этого района часто производились практические плавания и учебные стрельбы отдельных соединений, а также всего флота, и лишь в самых редких случаях они нарушались тревогой, вызванной появлением подводной лодки. Откомандирование кораблей для учебных целей в Балтийское море стало благодаря этому не таким уже обязательным, и готовность флота повысилась.

Остров Гельголанд, который в начале войны являлся как бы нашим далеко выдвинутым передовым постом, приобрел таким образом характер удобной тыловой опорной базы, перед которой расстилалось свободное пространство радиусом в 120 миль. К

сожалению, не представлялось случая дать неприятелю почувствовать силу замечательной артиллерии, установленной на этом острове; но зато его вновь переоборудованная гавань сослужила прекрасную службу легким морским силам. Кроме того, обладание островом само по себе являлось необходимой предпосылкой для того, чтобы флот вообще имел возможность выйти из устьев наших рек.

Если меры охранения, принятые нами на случай неприятельского нападения, и являлись настоятельной необходимостью и были поэтому тотчас проведены мною в жизнь, то еще важнее была задача, заключавшаяся в стремлении атаковать неприятеля и нанести ему потери. Для этого были намечены различного рода операции. Во-первых, ночные поиски легких морских сил в пограничных районах Германской бухты для уничтожения встреченных там неприятельских кораблей и захвата подозрительных судов, а также для того, чтобы быть в готовности оказать ту или иную помощь воздушным кораблям, если одновременно предстоял воздушный налет на Англию, что всегда происходило ночью. Подобные поиски должны были производиться несколькими флотилиями при участии легкого крейсера — лидера. Поддержкой для них служила [163] бы разведывательная группа легких крейсеров, переходившая либо в устье Эмса, либо в какой-либо определенный квадрат Северного моря.

Линейные крейсера должны были держаться либо на рейде Шиллиг, либо также в море, но в укрытом районе; всем остальным кораблям передовой сторожевой службы надлежало находиться в состоянии усиленной готовности, а кораблям, стоявшим на рейдах, следовало приготовиться к скорейшему выходу в море. Таким образом, весь флот должен был находиться в состоянии известной напряженности, и общее внимание было бы обращено при этом в сторону событий, которые могли разыграться в море и потребовать немедленной съемки с якоря.

Другим видом операций должно было явиться продление этих ночных поисков и на дневное время, что позволило бы осмотреть более отдаленные районы моря; при этом для поддержки легких сил должен был выходить в море весь флот. Для передовых флотилий миноносцев ближайшей поддержкой служили I и II разведывательные группы, подкрепленные одной или двумя флотилиями миноносцев и следующие на надлежащем расстоянии. Подобные операции предполагалось проводить вплоть до районов Скагеррака и Хуфдена.

Наконец, оставались еще в запасе главные операции, каковыми являлись обстрелы приморских городов: они должны

были оказать еще большее давление на неприятеля и побудить его принять контрмеры, что позволяло нам принудить к бою, при благоприятных для нас условиях, часть его флота или даже весь неприятельский флот.

При всех этих операциях представлялось желательным содействие Фландрского флотского корпуса — в том смысле, чтобы его подводные лодки занимали позиции в прибрежной зоне, протянувшейся вдоль берегов Фландрии, и тем оказывали флоту поддержку. Это осуществлялось корпусом регулярно и с величайшей готовностью. [164]

В нашей войне с Англией вопрос о применении подводных лодок имел исключительное значение. Они могли быть направлены либо на непосредственную борьбу против английской торговли либо против английского боевого флота. Каждое из этих решений оказывало весьма существенное влияние на ход операций. Нецелесообразно было идти одновременно по обоим путям, так как, конечно, это не привело бы к удовлетворительным результатам. И без того незначительные успехи, достигнутые нашими подводными лодками в Северном море в операциях против английских боевых кораблей, свидетельствовали о том, что необходимо было решительным образом предпочесть войну против торговли. С чисто военной точки зрения не могло быть никакого сомнения в том, что добиться успеха в войне против торговли можно было только при условии применения подводных лодок в соответствии с их специфическими свойствами; всякое ограничение в этой области значительно понижало надежду на успех. Принятие решения по этому вопросу относилось к области политики, поэтому у руководящих политических органов должно было существовать точное представление о том минимуме, которому, в нашем вынужденном положении, должен был соответствовать наш образ действий, чтобы наша цель войны была достигнута. Наша дипломатия, — то ли из опасения перед Америкой, то ли из-за нежелания до последней крайности раздражать Англию, — до сих пор не решалась дать согласие на энергичный образ действий в морской войне против Англии. Но командованию флота необходимо было знать, на что ему можно было рассчитывать, какими средствами оно могло располагать для того, чтобы преодолеть сопротивление Англии; вместе с тем оно было обязано протестовать против распоряжений, которые были несовместимы со специфическими свойствами подводного оружия и влекли за собой бесполезные жертвы.

Ограниченная форма подводной войны против английской торговли, применявшаяся в 1915 г., совершенно не соответствовала [165] цели этой войны. Англия, в случае

крайности, с успехом могла примириться с тем ущербом, какой эта война наносила ее торговле. У нас это не вызывало ничего, кроме горького разочарования, и наш флот, при выполнении своих операций, до такой степени привык обходиться без помощи подводных лодок, что не были даже выработаны методы взаимодействия между подводными лодками и отдельными частями флота или соединенными силами флота, следовательно, и нельзя еще было выработать какой-либо определенный план операции, основанной на этом взаимодействии. Речь могла идти лишь о некотором временном сочетании боевых действий флота с наступательными действиями подводных лодок, причем и флот, и подводные лодки должны были получать отдельные самостоятельные задания, которые являлись одно для другого взаимным дополнением, но не требовали никакого совместного тактического выступления. Если, например, существовало намерение обстрелять определенный приморский пункт, то следовало предполагать, что вскоре же после этого обстрела из различных баз должны были выйти английские морские силы с целью отогнать или перехватить нарушителей спокойствия. Будь подводные лодки заранее расставлены в тех районах, куда можно было ожидать прибытия неприятельских кораблей — им, быть может, представился бы случай для атаки.

Что касается совместных тактических действий, то под этим понятием надо было подразумевать такое положение, когда подводные лодки с самого начала в большом количестве приняли бы участие в операции флота, при которой допускалась возможность случайной или преднамеренной встречи с неприятелем, что позволило бы лодкам участвовать и в самом бою. Точно так же, как были выработаны определенные правила применения в дневном бою крейсеров и миноносцев, которые в известные моменты должны оказывать поддержку линейным эскадрам, можно было бы, конечно, найти случай и для тактического использования подводных лодок. Но этот вопрос [166] еще не подвергался никакой предварительной проработке, и мы поступили бы по меньшей мере неосторожно, если бы взяли с собой в бой подводные лодки, не произведя перед тем основательных испытаний. Основным препятствием для подобного тактического взаимодействия являлась недостаточная скорость хода подводных лодок и возможность принять свои корабли за неприятельские или, наоборот, неприятельские — за свои. Но уже и ранее упоминавшийся метод использования подводных лодок открывал для них достаточно широкие перспективы, и оставалось лишь проверить на опыте, какой именно способ был наиболее целесообразным, т. е. следовало ли

расставлять лодки перед выходами из неприятельских баз, или же применять их в виде, так сказать, подвижного минного заграждения, в качестве флангового прикрытия или каким-либо иным образом.

Чтобы внести ясность в вопрос о применении подводных лодок и тем установить исходный базис для того или иного образа действий флота, я отправился 1 февраля в Берлин на совещание, которое было назначено у начальника Адмирал-штаба и в котором принял также участие главнокомандующий морскими силами Балтийского моря принц Генрих Прусский.

В итоге этого совещания было твердо установлено, что требованием момента являлась решительная борьба с Англией, борьба, которую необходимо было поскорее довести до конца. Центр тяжести наших морских операций должен был целиком находиться в Северном море, и для Балтийского театра было предложено предельное сокращение всех средств. Подводная война против торговли в скором времени должна была принять неограниченную форму, и командованию флота надлежало провести соответствующие мероприятия. Можно было полагать, что эта неограниченная война начнется не позднее 1 марта, потому что даже начальник Генерального штаба, генерал фон Фалькенгайн, в полном сознании того значения, которое имела Англия для силы неприятельского сопротивления, отказался от [167] своей прежней точки зрения, заставлявшей его возражать против применения неограниченной формы подводной войны.

31 января в налете на Англию участвовало девять воздушных кораблей: L-11, L-13, L-14, L-15, L-16, L-17, L-19, L-20 и L-21. Во время этого налета впервые подвергся воздушной атаке Ливерпуль, где должны были находиться огромные массы доставленных из Америки военных материалов. Бомбы были брошены и на несколько других больших фабричных городов, расположенных внутри Англии, т. е. там, где едва ли могли ожидать подобного нападения; города эти имели большое значение в вопросе о производстве боевых припасов и военных материалов. Было достигнуто попадание в стоявший на Хамбере крейсер, получивший тяжелые повреждения и оказавшийся, по позднейшим сведениям, новым легким крейсером «Кэролайн» (3810 т). Чем дальше в глубь страны производились эти налеты, тем крупнее становились у англичан затраты на приведение в оборонительное состояние важнейших городов; вместе с тем с главного театра военных действий оттягивались орудия, летчики, командоры и боевые припасы, необходимые для борьбы с воздушной опасностью в самой Англии.

Главной целью каждого налета должна была считаться

бомбардировка Лондона, так как здесь находилось Адмиралтейство, откуда велось все руководство войной на море, а в лондонских доках и в устье Темзы могло встретиться много других, не менее важных объектов, уничтожение которых имело бы величайшее значение для хода войны. Однако из-за ветровых условий не всегда удавалось достигнуть этой цели. Еще во время самого перелета всегда могли произойти те или иные отклонения от намеченного плана, так как условия ветра и погоды, вопреки ожиданиям, могли оказаться совсем иными. Поэтому перед вылетом воздушных кораблей им давались лишь общие указания — атаковать южную, центральную или северную Англию. Под южной Англией подразумевался район Темзы, под центральной — район Хамбера и под северной Англией — район [168] Ферт-оф-Форта. Устья этих трех рек являлись главными опорными базами английского флота, и здесь же находилось множество всякого рода заводов, предназначенных для военного и торгового судостроения. Выбор объекта атаки (на юге, в центре или на севере) находился в зависимости от направления ветра, потому что в большинстве случаев налеты планировались с таким расчетом, чтобы на пути в Англию воздушные корабли шли против ветра; благодаря этому на обратном пути перелет совершался по ветру, а это могло иметь значение в том случае, если бы воздушные корабли получили повреждения или часть моторов вышла из действия.

Из произведенного в ночь с 31 января на 1 февраля налета не вернулся воздушный корабль L-19. Пролетая на обратном пути на небольшой высоте над Голландией, дирижабль попал в полосу мглистой погоды и был обстрелян голландской артиллерией. Повернув опять в море, дирижабль из-за полученных повреждений не смог больше бороться с сильным северным ветром и вынужден был сесть на воду примерно в 100 милях от английского берега, на параллели Гримсби. Там его встретил траулер «Кинг Стефен», который подошел к тонувшему дирижаблю на расстояние оклика, но отказал в помощи беззащитному экипажу и предоставил ему погибать в волнах. Англичане считали, что было вполне в порядке вещей поставить в Северном море систему заграждений, благодаря которым флот обеспечивал себе максимум безопасности, и не обращать при этом никакого внимания на общепризнанные права нейтральных стран. Что последствием этого должна явиться голодовка всего германского населения, вызванная всей совокупностью мероприятий, которые проводились с заранее обдуманным намерением, — все это было для англичан безразлично, и их чувство гуманности ни в какой степени от этого не страдало.

Англичане использовали средство, которое служило их военным целям, и против этого нельзя было бы ничего возразить, если бы они признавали подобное же право и за противником. [169] Но на самом деле, уж не берусь судить — сознательно или по свойственному им бессознательному лицемерию, англичане всегда считали долгом возмущаться, если их противник применял контрмеры. От наших воздушных налетов страдало также и гражданское население. Это было неизбежно, поскольку военные объекты, быть может, именно с целью предохранить их от нападения, располагались рядом с жилищами населения. Для англичан было совершенно безразлично, что экипажи воздушных кораблей, сражаясь за свою притесняемую родину, сами подвергались величайшей личной опасности. Англичане привыкли воевать главным образом на чужой территории и руками своих наемников, поэтому они рассматривают всякий ущерб, причиненный их личному благополучию, как нарушение принципов гуманности, и поднимали страшный шум, чтобы привлечь на свою сторону общественное мнение. Примером в этом отношении служит также образ действий англичан в вопросе о минной войне.

На второй Гаагской конференции английский делегат Сэтоу горячо возражал против принятия постановления, согласно которому разрешалась постановка мин в открытом море, и ссылался при этом на опасности, которые возникли бы в результате этого постановления для нейтрального судоходства. Несмотря на это англичане забросали минами обширный район моря перед восточным выходом из Английского канала, потому что здесь они ставили свои военные цели выше, чем прежние свои принципиальные взгляды и уважение к правам нейтральных стран. Наша минная война у английских берегов поносилась, как величайшее преступление, хотя она допускалась даже по смыслу вынесенных в Гааге постановлений. Подобное же лицемерие в вопросе об одобрении или порицании действий, продиктованных военными соображениями, мы находим, к сожалению, и в английской специальной литературе. Если английский флот, несмотря на свое несомненное численное превосходство, не считал нужным приближаться к германским берегам, то, [170] по английским понятиям, это было очень хорошо и совершенно правильно; но если слабейший германский флот отказывался совершить явную военную ошибку, то это — недостаток мужества. Если английский флот, как мы это увидим далее, несмотря на свое двойное превосходство в силах, понес в бою вдвое большие потери, нежели его более слабый противник, то все же это объявляется английской победой. Так где же в конце концов

здравый смысл?

Сделав это отступление, возвращаюсь к описанию событий. Одна из первых операций, предпринятых в соответствии со вновь выработанным оперативным планом, привела в ночь с 10 на 11 февраля к столкновению с английскими сторожевыми кораблями у Доггер-банки. Присутствие там этих кораблей находилось, конечно, в связи с нашими воздушными налетами: либо имелось в виду получить предупреждение о приближении наших воздушных кораблей, либо — преследовать их при их возвращении[58]. II, VI и IX флотилии миноносцев во время ночного поиска наткнулись на английский корабль, который сперва был принят за крейсер, но затем было установлено, что это был корабль нового типа «Эребис». После короткого артиллерийского боя «Эребис» был потоплен торпедой, командир, несколько офицеров и 28 матросов были спасены и взяты в плен. Еще один корабль был взорван торпедой, после чего наблюдалось его потопление[59]. Эти корабли были построены совсем недавно, имели 1600 тонн водоизмещения, 78 человек экипажа, незначительную осадку и 16-узловую скорость хода.

11 февраля командованием флота было получено от начальника Адмирал-штаба распоряжение, касавшееся действий [171] против неприятельских вооруженных торговых судов. Одновременно в печати был опубликован «Меморандум германского правительства относительно обращения с вооруженными торговыми судами». В этом меморандуме, на основании изданных английским правительством инструкций и на основе многочисленных фактов, приводились неопровержимые доказательства того, что английские вооруженные суда имели официальное задание обманным путем нападать на германские подводные лодки повсюду, где бы они ни встретились, и вести против них беспощадную войну. Меморандум заканчивался следующим оповещением:

Берлин, 8 февраля 1916 г.

1. При наличии изложенных выше обстоятельств нет никаких юридических оснований рассматривать вооруженные артиллерией неприятельские торговые суда как неприятельские торговые суда. Поэтому германские морские силы по истечении краткого срока, необходимого для обеспечения интересов нейтральных стран, будут поступать с подобными судами как с военными кораблями.

2. Германское правительство ставит об этом в известность нейтральные страны, чтобы они могли предупредить своих граждан, а те не вверяли впредь свою жизнь и свое имущество вооруженным торговым судам, которые принадлежат

государствам, находящимся в состоянии войны с Германией.

Приказ морским силам, который из уважения к интересам нейтральных стран должен был вступить в силу только 29 февраля, гласил:

«Неприятельские торговые суда, вооруженные артиллерией, должны приравниваться к военным кораблям и [172] уничтожаться всеми способами. Командиры должны иметь в виду, что ошибка в определении национальности судна поведет к разрыву с нейтральными державами, поэтому приступать к уничтожению торгового судна на том основании, что оно вооружено, можно только в том случае, если это вооружение опознано».

Эта новая, так неожиданно для меня изданная, декларация нашего правительства своим появлением в свет была обязана начальнику Адмирал-штаба, как это вытекало из его приказа флоту. Декларация показалась мне чем-то вроде частичной уплаты в счет предрешенной 1 февраля неограниченной подводной войны, которая должна была начаться 1 марта и действительное начало которой становилось поэтому сомнительным. Предписание, по которому командиры обязаны были опознавать вооружение, создавало большую опасность для подводных лодок, а в них-то и была вся суть этого дела. Действительно, на таком расстоянии, на котором могла быть безошибочно определена орудийная установка, противник, коварно открыв огонь, едва ли дал бы промах. Но если бы подводная лодка стала занимать позицию для атаки в подводном положении с тем, чтобы произвести выстрел только после безошибочного опознания артиллерии, то в большинстве случаев возможность произвести этот выстрел была бы упущена.

О возникших у меня сомнениях я заводил речь и письменно и устно, так как в течение февраля мне представился случай еще раз побывать в Берлине, когда сильный северо-западный шторм, разразившийся 16 и 17 февраля, расстроил все операции флота. Мне дали понять, что намерение начать в скором времени неограниченную подводную войну осталось в силе. Соответствующий приказ, который должен был быть представлен на утверждение кайзеру, будто бы был уже заготовлен, и оставалось лишь проставить дату начала этой войны. Последнее обстоятельство представлялось мне самым важным. [173] Но тем временем кайзер объявил о намерении посетить флот 23 февраля, и я надеялся, что мне представится при этом случай рассеять оставшиеся еще у меня сомнения.

В указанный день, в 10 ч., кайзер прибыл в Вильгельмсгафен и перешел на борт стоявшего в шлюзе в готовности к походу

флагманского корабля «Фридрих дер Гроссе». Это было второе за время войны посещение флота императором. В сделанном мной продолжительном докладе я обрисовал обстановку в Северном море и изложил свои соображения относительно намеченного плана боевых операций, в основу которого я считал необходимым положить одновременное ведение неограниченной подводной войны против торговли. Кайзер согласился с моими выводами и отправился затем на собрание адмиралов и командиров, на котором он с похвалой отозвался о деятельности и достижениях флота за последний год и дал разъяснения по существу причин, заставлявших издавать приказы, по которым до сих пор стимулировалась пассивность флота. При этом кайзер отметил, что он только что имел случай целиком одобрить доложенные ему планы командующего флотом.

Это открытое признание имело для меня большую ценность, так как я получил таким образом перед лицом собравшихся флагманов все полномочия, предоставлявшие мне свободу действий в намеченном мною объеме. Сущность же намерений, имевшихся у командования флота, всем присутствовавшим на собрании была хорошо известна, так как оперативный план обсуждался с ними совместно и был роздан в письменном виде. Но оставалось еще выяснить дату начала неограниченной подводной войны. На мой вопрос по этому поводу император ответил, что он должен принимать решения не только на основании представленных ему военных соображений, справедливость которых он вполне признает; будучи верховным военным вождем, он должен еще нести ответственность как глава государства. Если бы он в данный момент [174] отдал приказ о начале неограниченной подводной войны, то, по всей вероятности, встретил бы полное сочувствие в самых широких кругах; но он должен был заботиться о том, чтобы выступление Америки на стороне наших противников не привело к последствиям, которые могли затмить собой выгоды, ожидавшиеся нами от неограниченной подводной войны.

Придя к убеждению, что в настоящую минуту ничего в этом решении изменить нельзя, и поскольку мне не были известны существовавшие по этому вопросу препятствия политического характера, я счел, что полемика по этому вопросу с правительством являлась задачей Адмирал-штаба, и ограничился посылкой в военную зону у западных берегов Англии двух подводных лодок с целью выяснить степень действительности нового способа ведения подводной войны, чтобы на основании полученного опыта можно было сделать более широкие предложения. Командиры лодок, барон фон Шпигель (U-32) и

Хоппе (U-22), 18 марта, по возвращении из похода, сделали мне устный доклад. U-32 потопила четыре парохода общей вместимостью около 10 000 тонн, но должна была пропустить втрое большее количество нейтральных судов и два пассажирских парохода. U-22 из-за аварии и дурной погоды атак не производила. В это время в море находились уже другие лодки, получившие аналогичные задания, но итоги их деятельности еще не были известны.

Нежданное и радостное известие принесла 3 марта радиограмма вспомогательного крейсера «Меве», который показал свое место к SW от берегов Норвегии и просил встретить его силами Флота Открытого моря. Нельзя было бы найти лучшего случая для того, чтобы испытать на практике вновь организованную передовую сторожевую службу. Для флота было вопросом чести не дать смелому и успешному плаванию этого корабля закончиться какой-либо катастрофой у самого входа в родной порт. Между тем положение крейсера вызывало большую тревогу, так как, по сообщению с «Меве», в [175] пределах видимости, при очень ясной погоде, показалось несколько дымов, которые по всем данным должны были принадлежать группе военных кораблей, но расстояние от нас до «Меве» было в этот момент слишком большим, чтобы можно было своевременно прийти к нему на помощь. Однако неприятель не заметил нашего крейсера, который старался не дымить.

Другой опасностью являлись для «Меве» неизвестные ему многочисленные минные заграждения, поставленные англичанами в районе между Хорнс-рифом и банкой Амрум: своевременно получив предупреждение, крейсер счастливо избежал этой опасности. Благодаря густому туману крейсер прошел незамеченным даже через линию нашего сторожевого охранения. Однако туман разрядился вполне своевременно для того, чтобы высланные навстречу корабли могли с триумфом ввести возвратившийся «Меве» в Яде. За время с 1 января по 25 февраля 1916 г. «Меве» захватил 15 пароходов общей вместимостью в 57 835 тонн. Первое известие о его деятельности пришло вместе с появлением приза, парохода «Аппам», который в конце января, под командованием лейтенанта запаса Берга, доставил в Норфолк (Виргиния) экипажи семи потопленных ранее пароходов. Следующей вестью, свидетельствовавшей о продолжавшейся деятельности «Меве», был приход к Тенерифу парохода «Вестбурн» под командованием Бадевица. Высадив в порту 200 пленных, он на следующий день, не желая отдавать захваченный пароход в руки англичан, потопил его на глазах у выследившего его английского броненосного крейсера «Сетлей».

Самым важным успехом «Меве» мы считали потопление английского линейного корабля «Кинг Эдуард VII», флагманского корабля III боевой эскадры, который 6 января наткнулся на одну из поставленных «Меве» мин и затонул в районе между мысом Рас и западным входом в Пентланд-Форс.

Мы надеялись, что столь же успешным будет и плавание вспомогательного крейсера «Грайф», вышедшего за несколько [176] дней перед тем под командованием капитана 2 ранга Тице. К сожалению, через несколько недель пришло известие о том, что он был остановлен на линии английского сторожевого охранения между Шотландией и Норвегией и после ожесточенного боя погиб, успев потопить перед тем торпедой своего первого противника — втрое больший по размерам вспомогательный крейсер «Алькантара» Этот первый бой, во время которого сильно пострадал и сам «Грайф», привлек внимание другого вспомогательного крейсера «Эндис» и крейсера «Комэс» с двумя эскадренными миноносцами. Ввиду такого превосходства сил неприятеля Тице после жестокого двухчасового боя покинул корабль, затопив его. Англичане занялись спасением экипажа, но затем с крейсера «Комэс» был открыт огонь по находившимся на воде шлюпкам и плотам; как видно из рассказов пленных, возвратившихся впоследствии на родину, англичане уверяли, будто с крейсера была замечена подводная лодка. В результате этого обстрела было убито еще несколько человек и среди них командир. Около 2/3 экипажа попало в плен.

Глава IX
Операции в Хуфдене. Обстрел Ярмута и Лоустофта

5 марта, на другой день после возвращения «Меве», под моим командованием была выполнена первая крупная операция, принадлежащая к разряду дальних набегов. Существовало намерение напасть на легкие морские силы, о присутствии которых в Хуфдене уже неоднократно поступали донесения; путем этой атаки предполагалось выманить из расположенных южнее портов английские подкрепления и постараться зажать их в клещи между нашими, далеко вперед выдвинутыми крейсерами, и главными силами, которые должны были держаться [177] позади. Расстояние между линейными кораблями и крейсерами к утру должно было составлять 30 миль. К этому времени крейсерам надлежало проникнуть на 15 миль к SSO от плавучего маяка банки Тершелинг, к северной границе английского минного поля, после чего линейные корабли должны были идти далее по курсу крейсеров до 10 часов, когда они должны были достигнуть параллели 53°30′ северной широты, если в обстановке не произойдет никаких изменений. II эскадра (из устаревших линейных кораблей) не была взята в этот поход; она была оставлена для охраны Германской бухты и, имея в своем распоряжении дивизион тральщиков, должна была обеспечить флоту безопасное возвращение. При крейсерах находились две флотилии миноносцев, остальные флотилии держались с главными силами. Для разведки во время похода флота к начальнику боевых разведывательных сил был прикомандирован один дирижабль, а остальные воздушные корабли с утра должны были производить разведку в NW-м секторе, на расстоянии до 200 миль от Гельголанда, чтобы обеспечить флот от неожиданного нападения с фланга и с тыла. Если бы в предыдущую ночь погода оказалась благоприятной для воздушного налета, то обстоятельство это должно было быть использовано. Так и случилось, благодаря чему была произведена успешная бомбардировка важных портовых учреждений Гул-ля на Хамбере. О подробностях этого налета можно судить по описанию одного из участвовавших в нем командиров воздушных кораблей капитана 3 ранга Шульце, который управлял при этом L-11 и впоследствии погиб геройской смертью. Привожу это описание.

«L-11 было приказано утром 5 марта произвести вместе с L-13 и L-14 налет на северную Англию. В 12 часов (4-го) поднялись в

воздух (схема 13) с намерением атаковать морскую базу в Росайте. Ввиду все более усиливавшегося NNW-го ветра, сопровождавшегося частыми снегопадами и градом, [178] в пути было решено вместо Росайта попытаться атаковать завод боевых припасов близ Мидлсбор. В море было встречено лишь несколько траулеров у Доггер-банки. Около 22 ч., когда мы выбрасывали за борт бочки из-под бензина, корабль сквозь тонкую пленку облаков был обстрелян военными кораблями; уклоняться от этого обстрела не стоило труда. В 22 ч. 45 мин. пересекли линию английского берега между Флэмбор-Хэд и мысом Спэри Хорнси, т. е. южнее, чем предполагалось, что надо было приписать еще более засвежевшему N-му ветру. Мы повернули после этого на N вдоль отчетливо выделявшегося обрывистого берега. В промежутки времени, когда местность не была закрыта снеговыми облаками, видимость была хорошая. Верхняя граница облаков лежала на высоте от 2000 до 3000 м; над ними сияло ясное звездное небо. Тем временем вновь разразился жестокий град, дирижабль сильно обледенел и, несмотря на опорожнение всех водяных балластных цистерн, при температуре воздуха минус 16° не мог подняться на высоту более 2000 м. Только перед началом атаки, после того как было выпущено изрядное количество бензина, удалось подняться на высоту 2300 м.

В полосе снегопада и града на антенне и на оконечностях металлических креплений гондолы и корпуса корабля вспыхивали яркие блуждающие огоньки. Гондолу и платформу сильно занесло снегом. Около 1 ч. (5-го), когда прояснилось, оказалось, что корабль до сих пор не сдвинулся с места, и при скорости ветра в 24 метра в секунду бесцельно было продолжать полет на N. Зато на юге на фоне покрытой снегом местности хорошо выделялось русло реки Хамбер, так что здесь представились очень заманчивые перспективы для атаки. Город Гулль был хорошо затемнен, но с того места, где находился L-11, его удалось хорошо рассмотреть при разрывах бомб, сброшенных с L-14. Вскоре после этого видимость снова испортилась из-за налетевшего снегового [180] облака. Но я располагал временем и в течение часа продержался на месте, пока не рассеялись облака. В 2 часа L-11 предпринял атаку и сбросил над Гуллем сперва лишь несколько бомб, чтобы заставить противовоздушные батареи и прожекторы обнаружить свое место. Хотя в городе по-прежнему было тихо и он продолжал оставаться в темноте, тем не менее в этот момент облака совершенно рассеялись, и вся картина представилась как на ладони. Город и его окрестности были покрыты свежевыпавшим снегом. Несмотря на то, что город был очень хорошо затемнен, при ясной звездной ночи под

кораблем отчетливо выделялось расположение улиц, кварталов, домов, набережных и гаваней. На улицах кое-где блуждали одиночные огоньки. Корабль был повернут на курс N, и моторы были пущены на полную мощность; это позволяло направиться к цели и держаться над ней почти на месте. На этот раз в течение двадцати минут с полным спокойствием были сброшены бомбы над сооружениями гавани и доков, причем мы могли точно наблюдать действие каждого взрыва в отдельности. Первая разрывная бомба упала на набережную, от которой отлетел большой кусок, второе попадание было в середину ворот шлюза, который вел во внутреннюю гавань. Место взрыва до такой степени точно легло на воротах, что взрыв можно было принять за огонь стрелявшего оттуда орудия. Здания разваливались, как карточные домики. Одно попадание имело особенно сильное действие. Все новые и новые здания разлетались во все стороны после каждого взрыва, и под конец весь район, очерченный границами гавани, представлял собой огромную зияющую черную дыру. Подобное же громадное темное пятно, усмотренное по соседству, по-видимому, являлось следом деятельности L-14. В результате одного попадания внизу произошли новые взрывы. При свете пожара в бинокль были видны бегавшие взад и вперед люди. В гавани, шлюз которой был поврежден, засуетились суда. Встреченное нами в Гулле [181] и вокруг него противодействие ограничилось слабым освещением несколькими прожекторами, которые нас не нашли, и немногими одиночными выстрелами. По мере сбрасывании бомб нагрузка значительно уменьшалась, и корабль поднялся на высоту 2700 м. Убедившись в превосходном действии бомб в Гулле, я решил сбросить остаток бомб на батареи Иммингэма, которые, по сделанным мною ранее наблюдениям, обстреливали беглым огнем L-14. Корабль полетел к Иммингэму, где он тотчас попал в зону освещения четырех сильных прожекторов и был встречен необычайно сильным орудийным огнем. Прожекторы тщетно искали дирижабль в проносившемся как раз в этот момент тонком слое облаков: лучи прожекторов несколько раз ловили корабль, но тотчас скользили далее. Батареи, расположенные южнее этих прожекторов, находившихся на берегу, поддерживали беглый огонь, выпуская массу снарядов. Четырнадцать или пятнадцать зажигательных или осветительных снарядов разорвались близко к дирижаблю, выше, ниже него и по сторонам. Высоту полета этих снарядов можно было считать в 3000 м и более. При взрыве первой бомбы, упавшей между прожекторами, сперва прекратил освещение один из них, а затем погасли и остальные. К концу налета на Гулль надолго вышел из действия передний мотор, у которого при 19°

морозе засорился клапан с последующим замерзанием масляной проводки и труб охлаждающей воды; над Иммингэмом на полчаса вышел из действия задний мотор. В 2 ч. 40 мин., находясь на обратном пути, дирижабль пересек линию берега. Град заставил корабль в течение трех минут подняться с высоты в 2400 м на высоту 3200 м, на 250 м выше предельной высоты. Когда вскоре после этого корабль снова снизился, то горизонтальный руль заклинило в верхнем положении. Корабль кое-как удифферентовали перебежкой команды, пока не устранили повреждение, но при этом не удалось избежать подъема на высоту в 3200 м. В 5 ч., [182] вследствие замерзания воды и масла, еще раз вышел из действия задний мотор; он заработал лишь незадолго до посадки. В 7 ч. в 30 милях на NNW от плавучего маяка банки Тершелинг мы встретили I разведывательную группу и I и III эскадры. В 14 ч. благополучно совершили посадку. Корабль был готов к полету».

Таким образом, корабль при этом полете пробыл в воздухе в течение 26 часов. При этом надо иметь в виду, что при производстве воздушных налетов весь состав должен был непрерывно находиться при исполнении служебных обязанностей.

Фландрский флотский корпус поддержал операцию флота, выслав двенадцать подводных лодок к южным берегам Англии. Но, несмотря на отличную видимость, встречи с неприятелем не произошло, поэтому достигнута была лишь побочная цель похода, заключавшаяся в стремлении напрактиковаться в общем управлении флотом и дать практику в управлении отдельными кораблями при всех обстоятельствах, которые могли возникнуть во время плавания крупного соединения в обстановке военного времени. На обратном пути производились различные учения вплоть до развертывания флота в боевой порядок; упражнения продолжались до тех пор, пока не пришлось уклоняться по тревоге, вызванной появлением неприятельских подводных лодок, для которых флот в Терсхелинской узости представил бы великолепную мишень. После нашего возвращения погода испортилась, и штормовые восточные и северо-восточные ветры на некоторое время лишили нас возможности предпринимать какие-либо иные операции.

Отставка статс-секретаря морского министерства гросс-адмирала фон Тирпица, о которой командованию флота стало известно 18 марта, вызвала во флоте большое сожаление не только ввиду заслуг фон Тирпица, которыми он прославился во время многолетнего руководства развитием нашего флота, [183] но и ввиду возникших опасений за судьбу нашей родины, которая

при существовавшем серьезном положении вынуждена была отказаться от услуг человека, доказавшего свою гениальную прозорливость и непреклонную энергию, с которой он преследовал свою цель. Эта смена руководства морским министерством была особенно опасна в тот момент, когда необходимо было готовиться к решительной подводной войне.

Решение по этому последнему вопросу в начале марта вновь было отложено еще на один месяц. Тем больше, стало быть, флот должен был заботиться о том, чтобы по крайней мере своей собственной деятельностью оказать давление на противника. Новому командованию флота пришлось теперь сильно над этим призадуматься.

Тем временем и сами англичане своим неожиданным нападением дали нам случай испытать подготовленные на этот случай мероприятия. Повторные воздушные налеты и особенно налет, произведенный 1 февраля крупными силами на Лондон и сопровождавшийся соответствующим успехом, вызвали у англичан стремление разыскать и истребить назойливого агрессора в его собственных ангарах. Ближайшей целью нападения явились ангары воздушных кораблей, находившиеся в Тондерне. Утром 25 марта, при очень неблагоприятной для полетов погоде, при снегопаде и тумане, из-за которых наша собственная воздушная разведка в это утро была отменена, около 9 ч. 30 мин. линия нашего сторожевого охранения у Аиста была атакована несколькими эскадренными миноносцами. Они потопили артиллерийским огнем два рыболовных парохода, с которых успели все же послать донесение о нападении; но вслед за тем они повернули от наших самолетов, поднявшихся с Листа и сбросивших на них бомбы, причем было достигнуто попадание в эскадренный миноносец «Медьюса», Несколько позже «Медьюса» был покинут экипажем, по английским данным — вследствие столкновения с эскадренным миноносцем «Лаверок». С наших самолетов поступило много [184] донесений, из которых можно было заключить, что производился воздушный налет с двух авиаматок, которые прикрывались броненосными крейсерами, легкими крейсерами и эскадренными миноносцами. Что именно за этим скрывалось, не предстоял ли одновременный налет на ангары в Хаге (южнее Нордернея) с W или же надо было считаться с намерением противника выманить таким образом на N и отрезать наши морские силы, — об этом сразу судить было трудно. Все пять участвовавших в налете английских самолетов, встреченные нашими самолетами, из-за дурной погоды вынуждены были снизиться. Двух летчиков смогли принять английские миноносцы, а остальные трое были взяты нами в

плен. Никакого вреда они причинить не смогли. Впредь до выяснения дальнейших намерений противника боевые силы передового сторожевого охранения и все прочие корабли флота, зашевелившиеся тотчас после получения известия о неприятельском нападении, готовились к немедленному выходу в море. В погоню за уходящим противником, который, видимо, не слишком беспокоился о летчиках, были посланы наши крейсера и несколько флотилий миноносцев, но ухудшавшаяся погода помешала им войти в соприкосновение с большими кораблями. Ночью произошло столкновение между нашими миноносцами и английскими легкими крейсерами, причем английскому крейсеру «Клеопатра» удалось потопить таранным ударом подвернувшийся ему наш миноносец G-194.

Во время ночного выхода другой миноносец, S-22, в широте 55°45′ N и долготе 5°10′ Ost наткнулся на мину. Миноносец тотчас переломился пополам. Носовая часть быстро затонула, а кормовая оставалась на воде около пяти минут, после чего внезапно пошла ко дну; очевидно, у нее сдала переборка. Троекратное «ура», провозглашенное командиром, показало, что экипаж до последнего момента находился на своих постах. Миноносец S-18 тотчас после взрыва пытался подойти к борту, но маневр не удался из-за ветра и волнения, и, несмотря на все усилия, из [185] состава экипажа удалось спасти лишь 10 унтер-офицеров и 6 матросов. Из английского официального донесения нам известно, что в ту же ночь и сама «Клеопатра» была протаранена английским крейсером «Ондонтид», причем последний, из-за полученных им тяжелых повреждений, пришлось вести в порт на буксире. Ночью была перехвачена английская радиограмма, сообщавшая, что какой-то военный корабль с миноносцами тщетно пытался взять на буксир поврежденный английский миноносец. В связи с возникшим отсюда заключением, что эти корабли на ночь отошли на N, а с рассветом должны будут вернуться обратно, нам представлялась еще возможность напасть на часть неприятельских сил. III эскадре и I и IV разведывательным группам было приказано идти в точку, находившуюся в широте 55°10′ N и долготе 6°0′ Ost, и туда же должны были последовать за ними I и II эскадры.

Флагманский корабль командующего флотом присоединился к III эскадре. Однако в 6 ч. 30 мин. с крейсеров сообщили, что волнение достигло размеров, при которых вести бой невозможно. На этом основании операция была прервана. По той же причине, как мы узнали позже, англичане бросили поврежденный миноносец «Медьюса» и в условиях тяжелого шторма направились обратно.

В конце марта, использовав сочетание благоприятной погоды с темнотой ночей, наши воздушные корабли, в ответ на попытку потревожить наш воздушный флот, произвели один за другим пять весьма энергичных налетов. При той большой высоте, на которой воздушные корабли вынуждены были держаться во избежание неприятельского огня, и в темноте им очень трудно было в точности установить результаты налетов, поэтому о размерах произведенных разрушений приходилось судить по прошедшим через цензуру английским официальным донесениям, в которых, для успокоения населения, итоги налетов представлялись довольно несущественными. Однако твердо установлено, что произведенные в течение [186] этого периода непрерывные повторные налеты вызвали сильную панику, так как опустошения, которые выпали на долю самого Лондона, значительно превзошли все достигнутые до тех пор размеры. Мы же впервые потеряли воздушный корабль в результате примененных противником мер противовоздушной обороны. L-15, оболочка которого в нескольких местах была пробита снарядами, вынужден был сесть на воду в устье Темзы. Экипаж, состоявший из двух офицеров и 6 матросов, был подобран и взят в плен английскими мелкими кораблями. Однако им не удалось отбуксировать воздушный корабль, уничтожение которого было заранее подготовлено. В ночь со 2 на 3 апреля впервые удалось достигнуть Ферт-оф-Форта и атаковать стоявшие там корабли и расположенные в бухте портовые устройства. 6 апреля неблагоприятная погода положила конец этому удачно использованному периоду. В налетах неоднократно участвовал все тот же L-11. Привожу донесение:

«„Приказ: L-11 и L-17 утром 1 апреля подняться в воздух и атаковать южную и центральную Англию“. Вылетели в 12 ч. с намерением напасть на южную часть Англии. Однако, благодаря ветру, сносившему нас на NW, вскоре перед глазами предстала центральная часть Англии. На Доггер-банке было замечено очень оживленное движение рыболовных пароходов и отчетливо было слышно не менее оживленное радиотелеграфирование англичан. Температура воздуха, несмотря на опорожнение двух бочек с бензином, не позволяла сперва подняться на высоту более 2200 м. В 22 ч. корабль достиг английского берега южнее Тайна. При попытке атаковать расположенные на Тайне заводы и пересечь для этого линию берега, корабль был встречен сильным огнем, в котором приняли участие батареи, расположенные по всему побережью к N и к S от русла реки. Для того чтобы сделать заход и занять необходимое для атаки наветренное положение, при имевшем место ветре (WNW, скорость 10–14 метров в секунду)

[187] потребовалось бы несколько часов, поэтому я решил избрать целью налета город Сендерлэнд с его обширными портовыми сооружениями, а также расположенные к NW от города доменные печи. Выйдя на ветер, корабль атаковал сооружения доменных печей разрывными бомбами; на одной из печей произошел взрыв, и над ней поднялись мощные столбы пламени и дыма. После этого было сброшено обильное количество бомб на частью освещенные промышленные предприятия и портовые сооружения Сендерлэнда. Действие бомб было совершенно исключительным. Улицы были загромождены развалинами домов, вспыхнуло много пожаров, а после взрыва одной бомбы поднялся густой черный дым и послышалось оживленное радиотелеграфирование. Была сброшена еще одна бомба, вызвавшая аналогичное действие. Судя по месту расположения, это мог быть вокзал. В то время, как корабль держался над Сендерлэндом, он довольно долго находился в лучах сильных прожекторов и осыпался шрапнелями и зажигательными снарядами. Сотрясение, вызванное разорвавшимся поблизости снарядом, ощущалось на корабле точно прямое попадание. Под конец налета два других прожектора с тем же успехом пытались следить за полетом корабля, который подвергся при этом слабому обстрелу, по-видимому, из скорострельных орудий. Последние бомбы были сброшены над двумя покачавшимися поблизости от Мидлсборо доменными печами завода, причем было достигнуто два попадания. На обратном пути опять видели много траулеров, стоящих на Доггер-банке. В 10 ч. 2 апреля приземлились в Нордхольце».

Уже на следующий день L-11 вылетел с L-17 для нового нападения на Англию. Вот его донесение:

«В связи с ожидавшимся потеплением было взято только 5 мотористов и 45 бомб, а запасные части — в ограниченном количестве; два пулемета и левый якорь были оставлены [188] в ангаре, а запасы бензина сильно урезаны, так как на пути и туда, и обратно ожидался попутный ветер. Поднялись в 14 ч. 30 мин. Перелет был совершен так быстро, что после последнего пеленга[60], взятого близ английского берега, последний должен был открыться (в районе Чэрингэма) около 22 ч. 30 мин. Вследствие сгустившейся мглы нельзя было рассмотреть ничего, кроме нескольких слабо просвечивавших огоньков. Ввиду того, что берег в ожидавшийся срок не открылся, я постепенно уклонился с прежнего курса WtS на курс SWtS в расчете на то, что ветер над сушей зашел еще более к S. В 1 ч. 10 мин., в результате пеленгования, совершенно неожиданно выяснилось, что слабый

до тех пор WSW-й ветер засвежел до 16–20 метров в секунду, поэтому, когда корабль оказался, наконец, в 2 ч. 45 мин. над сушей, бесполезно было бы продолжать полет по направлению к Лондону. После точного определения места корабля, и учетом направления и силы ветра стало ясно, что поворачивать к устью Хамбера было уже слишком поздно, поэтому я решил употребить остававшееся еще до рассвета время на поиски объектов в графстве Норфолк. Норвич, который был хорошо затемнен, разыскать не удалось. Тогда я решил атаковать Ярмут или Лоустофт. Только в 3 ч. 55 мин., когда L-11 пересек линию берега близ западной окраины Ярмута, за кормой в густой мгле показались в устье реки яркие огни. Сделав [189] поворот, тремя хорошо направленными залпами, по 13 бомб в каждом, покрыли место, откуда светили огни. Задерживаться дольше над берегом не следовало, так как на той высоте, на которой корабль находился, уже начинало светать. Как и ожидалось, на обратном пути, совершавшемся на большой высоте, полету благоприятствовал свежий WSW-й ветер. В 10 ч. приземлились в Нордхольце».

5 апреля L-11 поднялся с L-13 и L-16 для нового налета на центральную Англию. Приведенные ниже подробности о ходе этого налета позволят читателю составить себе представление о том огромном напряжении сил, которое требовалось от экипажей наших воздушных кораблей при совершении подобных полетов.

«В 21 ч. 45 мин. пересекли очень четко выделявшуюся линию берега южнее Флэмбро-Хэд и проложили курс на Шэффильд. Севернее Гулля корабль наткнулся на огонь нескольких вновь установленных там батарей; корабль тотчас был пойман в чистом прозрачном воздухе лучами четырех очень сильных прожекторов и с 22 ч. 10 мин. до 22 ч. 30 мин. подвергался необыкновенно тяжелому обстрелу снарядами и шрапнелями. Батареи стреляли хорошо. Много шрапнелей разорвалось поблизости от корабля, вызывая сильное сотрясение оболочки. Тотчас направились к ближайшей батарее и разрывными бомбами привели ее к молчанию. Перспектива полета при ясной погоде над остававшимися еще многочисленными батареями нам не улыбалась, поэтому мы отвернули на S с намерением обогнуть берег с моря и после захода луны повторить налет, поднявшись на большую высоту. Во время поворота из-за поломки упорного подшипника вышел из действия задний мотор. Командир решил подняться против умеренного NNO-го ветра и разыскать Хартлпул. Береговая линия была видна так же ясно, [190] как русло реки на карте. Севернее и южнее Флэмборо-Хэд наблюдалось очень оживленное движение судов. Легко можно

было различить несколько нейтральных судов с их яркими условными отличительными огнями. Кроме того, наблюдалось несколько затемненных пароходов, оставлявших за кормой светящийся след. В 2 ч. перед самым Хартлпулем остановился передний мотор. Пришлось отказаться от нападения на этот город и решено было разрушить на обратном пути большой железоделательный завод, который был виден близ Уитби. С высоты полета корабля этот завод с его многочисленными постройками представлялся весьма обширным сооружением, сиявшим бесчисленными яркими огнями. Он был расположен непосредственно у берега и имел погрузочные пристани для пароходов. Корабль кружился над этим заводом до тех пор, пока не были сброшены все бомбы. Отчетливо было видно разрушительное действие бомб, вызвавших много взрывов и пожаров, которые позволяли считать, что весь завод был совершенно уничтожен. На обратном пути в 10 ч. 30 мин. попали в густой туман и для облегчения перелета пошли над сушей, на высоте 50 м от земли. В 15 ч. при ясной погоде приземлились в Нордхольце».

6 апреля начальник воздушных кораблей капитан 3 ранга Штрассер не выслал ни одного корабля, и он не ошибся в своих предположениях о погоде, так как еще в течение дня слабый в начале NO перешел на Ost и засвежел до такой степени, что к ночи достиг силы шторма. Во время происходившего в предыдущую ночь воздушного налета миноносцы произвели несколько поисков по направлениям на NW и W от Хорнс-рифа, и боевые силы передового сторожевого охранения находились в готовности к выходу. Но встречи с неприятелем не произошло.

С 15 по 19 апреля флот находился в полной готовности в ожидании нападения англичан, которое должно было в эти [191] дни последовать, как о том свидетельствовали различные сведения. Но неприятель не появился.

24 апреля флот смог приступить к выполнению главной операции, которая, как и в начале марта, имела целью действия в Хуфдене, но на этот раз должна была быть доведена до английских берегов с тем, чтобы побудить неприятеля выйти из баз (схема 14). Я надеялся добиться этого путем обстрела приморских городов с одновременным воздушным налетом, который должен был произойти во время ночного перехода флота. Я ждал, что оба эти нападения побудят неприятеля прибегнуть к мерам противодействия, в результате которых нашим морским силам мог представиться случай для атаки. Во время нашей операции, выполненной 5 и 6 марта, неприятель, как это выяснилось по расшифрованным радио, вынужден был

оттянуть все находившиеся перед нами морские силы в базы, как только ему стало известно от агентов или от находившегося в Северном море сторожевого охранения (подводные лодки) о приближении нашего флота. По сведениям, полученным о неприятеле, было ясно, что крупные морские силы находились в северной части Северного моря, у норвежских берегов. В то же время были усмотрены корабли в Хуфдене и в южных английских портах, следовательно, нашему флоту мог представиться случай вклиниться между обеими частями флота и атаковать первую же встреченную часть по меньшей мере равными силами. Отсюда вытекало, что удобнейшим направлением для нападения являлись берега юго-восточных графств Англии. Если бы противник пожелал при этом отрезать нам путь к отступлению, то он должен был направиться к банке Тершелинг. Нельзя сказать, чтобы условия боя в этих водах были для нас невыгодными. При особой удаче мы смогли бы даже поставить подошедшие из Хуфдена неприятельские силы между двух огней, атаковав их с юга кораблями, посланными для обстрела побережья, и с севера — главными силами. Приморскими городами, об обстреле которых возникал [192] вопрос, являлись Лоустофт и Ярмут. Оба они были укреплены и являлись для противника важными в военном отношении опорными базами, Лоустофт — для мирных операций (для действий заградителей и тральщиков), а Ярмут — как опорный пункт для подводных лодок, выходивших из этого порта для действий в Германской бухте. Само по себе разрушение портовых и иных важных в военном отношении сооружений, несомненно, имело крупное военное значение совершенно независимо от второй цели, т. е. от намерения выманить неприятеля из баз. Выгода одновременного воздушного налета на южную часть Англии заключалась во взаимном прикрытии, которое оказывали друг другу воздушные корабли и морские силы. Воздушные корабли и на пути в Англию, и на обратном пути производили разведку для плавающих кораблей, а эти последние могли оказать необходимую помощь в случае аварии воздушного корабля. Кроме того, можно было надеяться, что во время операции представится случай для захвата торговых судов (в соответствии с призовым правом). В походе должны были принять участие все исправные корабли Флота Открытого моря, включая II эскадру, а командующему Фландрским флотским корпусом была послана просьба расставить фландрские лодки на позициях, удобных для атаки, и выслать две подводные лодки в район к востоку от Лоустофта, что должно было помочь кораблям ориентироваться при обстреле. Подводные лодки, находившиеся в распоряжении командования флота, были высланы на позиции

к Ферт-оф-Форту, а у южного выхода из этой бухты подводным заградителем было поставлено минное заграждение. Для воздушного налета было предназначено восемь новейших воздушных кораблей, а трем более старым воздушным кораблям было приказано на второй день операции производить разведку в тылу у флота. Обстрел надлежало произвести по возможности неожиданно, с рассветом, чтобы помешать противнику принять предупредительные меры, например, вывод подводных лодок из Ярмута [194] для охраны побережья. Линейные корабли, предназначенные для оказания поддержки крейсерам, должны были стараться не заходить в самый Хуфден, а держаться в открытом море в районе к W и N от банки Тершелинг, потому что если бы дело должно было дойти до боя, то только в этом районе можно было сохранить за собой свободу действия во всех направлениях.

Обстрел обоих городов был поручен линейным крейсерам. Для охранения им были выделены II разведывательная группа и две флотилии быстроходных миноносцев (VI и IX). Главные силы, состоявшие из I, II и III эскадр, IV разведывательной группы и остальных флотилий миноносцев, должны были следовать за линейными крейсерами до Хуфдена и оставаться там до окончания обстрела, чтобы в случае надобности оказать им поддержку.

Выход всего флота состоялся в полдень 24 апреля; одновременно вылетели воздушные корабли. Флот направился сперва южным проходом через минные заграждения у Нордернея, а затем севернее поставленного англичанами заграждения и вне видимости с голландских берегов — в Хуфден. Обстрел было намечено произвести на рассвете; он должен был продолжаться около 30 минут. Неприятной помехой для операции явилось полученное в 16 ч. донесение командующего разведывательными кораблями контр-адмирала Бедикера о подрыве на мине его флагманского корабля, линейного крейсера «Зейдлиц». Мина взорвалась под носовым торпедным отделением. Корабль не мог больше участвовать в операции, но имел возможность развивать 15-узловую скорость, что позволяло ему самостоятельно возвращаться в порт. Командующий должен был перейти на другой крейсер. Путь, по которому вышли в море крейсера, в последний раз был проконтролирован группой минопрорывателей совсем недавно, в ночь с 22 на 23 апреля, и после этого он был еще раз использован легкими силами во время ночного разведочного похода. Крейсера, шедшие [195] в кильватер «Зейдлицу», после взрыва, чтобы не попасть на мины, повернули последовательно на обратный курс в ожидании

дальнейших распоряжений. Когда же «Зейдлиц» собирался последовать за ними, чтобы пересадить адмирала Бедикера на «Лютцов», то с двух крейсеров одновременно был замечен след торпеды и было донесено о присутствии подводной лодки (Тревога оказалась напрасной. — Прим. ред.) Переходить при этих условиях с корабля на корабль, ввиду необходимости застопорить машины, конечно, не рекомендовалось; особенно опасно это было бы для поврежденного уже корабля. «Зейдлиц» вначале продолжал идти курсом W, после чего командующий разведывательными кораблями перешел на миноносец, доставивший его на «Лютцов», с которого он и продолжал руководить операцией, а «Зейдлиц», охранявшийся на обратном пути двумя миноносцами и воздушным кораблем L-7, благополучно вернулся в порт.

В результате этого происшествия командованию флотом пришлось отказаться от намеченного курса, и не осталось ничего иного, как избрать путь, проложенный под фрисландским берегом. Приходилось, конечно, считаться с тем, что на этом пути, благодаря ясной погоде, выход кораблей будет замечен с островов Роттум и Ширмоникут. Таким образом, падала надежда, что удастся произвести внезапное нападение на Ярмут и Лоустофт; но не было никаких оснований к тому, чтобы уже теперь же отказаться от обстрела. В дальнейшем можно было положиться на воздушную разведку и продолжать операцию. Около 20 ч. Адмирал-штаб по радио подтвердил полученное уже в 12 ч. от Фландрского корпуса сообщение, что к бельгийскому берегу и к устью Шельды с 6 ч. стянуты многочисленные неприятельские корабли, назначение которых пока не выяснено, но по всей вероятности связано с предстоящим обстрелом фландрского побережья. Сосредоточение этих сил для хода нашей операции могло быть только желательным. В следующем радио сообщалось, что утром 23-го у Линдеснеса [196] (юго-западная оконечность Норвегии) была усмотрена большая эскадра, состоявшая из английских кораблей всех типов. Я мог, следовательно, рассчитывать на исполнение моего предположения о том, что при нашем возвращении английский флот окажется разделенным на две части. В 21 ч. 30 мин нам. сообщили из Брюгге, что, согласно перехваченному там английскому радио, все сторожевые корабли были отозваны с моря в гавани. Очевидно, после дневной встречи наших линейных крейсеров с английскими подводными лодками, последние послали донесение о выходе нашего флота[61]. Незадолго до рассвета пришли донесения с наших воздушных кораблей о результатах произведенного налета. Им пришлось бороться с

ветром, а над сушей они столкнулись с неблагоприятными условиями видимости и были встречены сильным орудийным огнем. Шесть воздушных кораблей, принимавших участие в налете, атаковали Норвич, Линкольн, Гарвич и Ипсвич и имели различные столкновения со сторожевыми кораблями. Однако все они остались невредимыми и находились теперь на пути к возвращению.

В 5 часов наши линейные крейсера приблизились к берегу у Лоустофта. Они получили надежные исходные данные от державшихся там фландрских подводных лодок. Легкий крейсер «Росток», являвшийся боковым прикрытием для линейных крейсеров слева, донес о замеченных по направлению на WSW неприятельских кораблях и эскадренных миноносцах. Но условия освещения для боя с ними были еще неблагоприятными, поэтому адмирал Бедикер приступил сперва к обстрелу города. Это было произведено с расстояния 54–70 кабельтовых. Наблюдалось хорошее действие огня по портовым сооружениям; с берега отвечали лишь слабым огнем. После [197] этого легли на курс NW, чтобы обстрелять Ярмут, а затем атаковать корабли, замеченные «Ростоком». Тем временем «Росток», поддержанный легким крейсером «Эльбинг», установил наблюдение за неприятельскими кораблями и старался навести их на линейные крейсера. Это были четыре современных легких крейсера и около двенадцати эскадренных миноносцев. Но как только они заметили наши линейные крейсера, они тотчас отвернули и пошли полным ходом на S. Корабли были обстреляны с расстояния в 70 кабельтовых. Огонь был прекращен, когда неприятель вышел за пределы дальности огня наших орудий. Наблюдалось несколько попаданий, из которых одно вызвало сильный пожар на одном из легких крейсеров. Ввиду большой скорости хода неприятельских кораблей преследовать их было бесполезно, поэтому крейсера пошли на соединение с главными силами и донесли о выполнении задания.

Во время обстрела городов легкий крейсер «Франкфурт» потопил артиллерийским огнем вооруженное сторожевое судно (пароход). Флагманский миноносец IV флотилии, G-41, потопил другое судно и взял в плен его экипаж. По показаниям пленных, это оказался знаменитый «Кинг Стефен», экипаж которого остался в свое время равнодушным свидетелем гибели экипажа воздушного корабля L-15. Конечно, захваченные теперь люди решительно отпирались от факта нахождения их на борту траулера в момент этого события и сваливали вину на прежний экипаж. Однако при допросе, которому они подверглись, судоводитель и машинисты показались очень подозрительными.

Экипаж был объявлен военнопленным, поскольку судно применялось теперь для военных целей.

В 5 ч. 30 мин. с L-9, находившегося в SW-м направлении, донесли, что его преследуют самолеты. Когда он вскоре после этого показался в пределах видимости флота, самолеты оставили его в покое; по-видимому, они намеревались послать донесение о приближении наших кораблей, которые в это время продолжали еще идти курсом SW навстречу крейсерам. [198]

Одновременно показались L-11 и L-23; но они ничего не могли сообщить о неприятеле. При этих условиях, поскольку и с крейсеров донесли о выполнении задания, в 6 ч., в соответствии с планом операции, флот повернул к банке Тершелинг. К 7½ часам пришло сообщение от Фландрского флотского корпуса о том, что, по смыслу перехваченного английского радио, неприятельские корабли, которые были там сосредоточены, получили приказание возвратиться. Английские эскадренные миноносцы получили распоряжение пополнить запасы угля и выйти после этого в район к W от Дюнкерка. Таким образом, нельзя было больше рассчитывать на появление с этой стороны неприятельских морских сил. Самое большее, чего можно было теперь ожидать, это встречи с неприятельскими силами у Тершелинга. Когда мы подходили к этому району, флот неоднократно был вынужден уклоняться от атак подводных лодок. Иных неприятельских кораблей замечено не было.

На обратном пути ничего особенного не произошло. Два нейтральных парохода и несколько мелких судов были задержаны для осмотра. Получив известие о приближении наших морских сил, неприятель отозвал от бельгийского побережья все свои корабли и не сделал со своей стороны попытки нас разыскать. Из опубликованных впоследствии английских данных видно, что накануне английский флот находился в Северном море, выполняя один из своих обычных поисков. Интересно было бы выяснить, могли ли англичане встретиться с нами на нашем пути из Германской бухты; путь этот схематически нанесен на схеме 14.

После постановки «Зейдлица» в док выяснилось, что пробоина, через которую корабль принял около 1400 тонн воды, имела общую площадь около 90 кв.м. В торпедном отделении было убито 11 человек. Несмотря на наличие в этом отделении большого количества взрывчатых веществ, взрыв торпеды не вызвал детонации, благодаря чему не произошло значительно больших повреждений. [199]

По условиям погоды в начале мая удалось возобновить воздушные налеты на Англию. Но этот период не был таким продолжительным, как в апреле, когда условия были

исключительно благоприятными. Было произведено два налета, в которых участвовало до восьми воздушных кораблей. При втором налете погиб L-20. Сильный ветер и порча моторов не позволили кораблю возвратиться к родному берегу. Командир направился поэтому к норвежскому берегу, где он посадил свой поврежденный корабль близ Иедерен; экипаж был интернирован. В деятельности воздушных кораблей наступил перерыв, так как ночи стали короткими и недостаточно темными, чтобы под их покровом можно было продолжать налеты при наличии противовоздушной обороны, которая за последнее время значительно усилилась. Но зато воздушные корабли могли быть использованы флотом для разведки, столь необходимой ему при выполнении намеченных дальних операций. Последние приобретали теперь особую ценность благодаря участию в них подводных лодок и должны были выполняться с особой энергией, так как подводная война против торговли с конца апреля была прекращена. В тот момент, когда мы находились на пути к Лоустофту, начальник Адмирал-штаба сообщил нам по радио, что отныне подводная война должна была вестись в соответствии с призовым правом. Этот приказ явился последствием американского протеста, заявленного в связи с потоплением «Сассекса». Ввиду того, что я не мог подвергать мои лодки риску неизбежных тяжелых потерь, связанных с подобным способом ведения подводной войны, я приказал отозвать по радио все подводные лодки, находившиеся в это время в море и занятые войной против торговли. Впоследствии я получил одобрение моих действий. Мне было предложено впредь применять подводные лодки лишь для чисто военных целей. Это было полезно и для охраны Германской бухты, так как с этого времени можно было постоянно занимать определенные позиции, благодаря чему мы могли получать заблаговременные [200] сведения о приближении неприятеля; вместе с тем можно было надеяться на успешную борьбу с неприятельскими дозорными лодками. Наши подводные лодки на собственном опыте убедились в том, что неприятельские лодки, при своих неожиданных появлениях, представляли собой весьма неприятного и опасного противника, и мы решили использовать наши лодки подобным же образом. [201]

Часть вторая
От Ютландского боя до начала неограниченной подводной войны

Глава X
Ютландский бой

Обстрел, произведенный 25 апреля, не замедлил оказать свое действие на настроение в Англии. Уже не в первый раз не осуществилась надежда, что флоту удастся предохранить английское побережье от набегов германцев. Каждый раз — как в декабре 1914 г. и в январе 1915 г., так и теперь, в это раннее время года, Гранд-Флит появлялся слишком поздно, и германские силы, участвовавшие в набеге, каждый раз, к великому огорчению для англичан, ускользали безнаказанно. По этому поводу первый лорд Адмиралтейства, мистер Бальфур, вынужден был объявить для всеобщего сведения, что на тот случай, если германские корабли вновь позволят себе показаться у британских берегов, принять меры, чтобы строго их наказать. Нам хотелось посмотреть, чем это кончится.

Выход флота, по всей вероятности, должен был вовлечь нас в серьезное сражение, поэтому предстояло решить вопрос, нужно ли будет нам взять с собой II эскадру. На время я приказал ей [202] в начале мая перейти в Яде, чтобы иметь возможность обсудить с командующим эскадрой поведение в бою при различных условиях. За или против оставления этого соединения говорили не только военные соображения, но и мысли о воинской доблести и о настроении личного состава, который слышать не хотел, что его вместе с кораблями могут оставить на втором плане. Я не стану отрицать, что помимо уговоров со стороны командующего эскадрой, контр-адмирала Мауве, в нежелании подвергнуть корабли разочарованию сыграла роль моя прежняя принадлежность к личному составу II эскадры. Так получилось, что в наступивший день 31 мая корабли оказались вместе с нами. Я не раскаиваюсь в этом решении ввиду пользы, которую принесла II эскадра.

Ремонт поврежденного 24 апреля «Зейдлица» затянулся до конца мая, так как в результате взрыва мины в торпедном отделении возникла надобность в производстве трудных работ по исправлению торпедного оборудования. От участия в походе этого линейного крейсера я ни в коем случае не хотел отказываться, хотя командующий разведывательными боевыми силами вице-адмирал Хиппер перенес между тем свой флаг на вновь построенный линейный крейсер «Лютцов».

На кораблях III эскадры возились с холодильниками: за один лишь последний поход на этой эскадре произошло семь аварий в

машинах. Каждый из этих кораблей располагал тремя машинами, причем он мог развивать почти наибольшую скорость хода даже с помощью двух машин; однако в установке машин был обнаружен весьма существенный конструктивный недостаток, который, к сожалению, не мог быть устранен из-за тесноты помещений. Невозможно было переключить пар из машины с потекшим холодильником в один из двух других холодильников, чтобы тем самым сохранить эту машину в действии. Неприятно было сознавать, что приходилось считаться с этим дефектом на самых сильных боевых единицах нашего флота. Утечка пара легко могла произойти одновременно в двух различных холодильниках. [203]

Целью ближайшего похода являлся обстрел укреплений и сооружений гавани Сандерленда, положение которой почти на середине английского восточного побережья тем надежнее должно было вызвать появление английских морских сил, обещанное мистером Бальфуром. В приказе, изданном по этому поводу 18 мая, говорилось:

«Обстрел нашими крейсерами Сандерленда должен побудить неприятеля выслать против нас свои боевые силы. Для нападения на спровоцированного противника Флот Открытого моря будет держаться южнее Доггер-банки, а подводные лодки — на позициях у восточного английского побережья. Выходы из неприятельских баз будут заграждены минами. Фландрский флотский корпус поддерживает операцию своими подводными лодками. В течение похода, насколько позволят время и обстановка, должна вестись война против торговли».

На флотилии миноносцев с эскадр линейных кораблей были переданы призовые команды, потому что для осмотра торговых судов в первую очередь предназначались миноносцы; но их личный состав был слишком малочисленным, чтобы отводить захваченные суда в наши гавани. В распоряжение командующего разведывательными боевыми силами были предоставлены I и II разведывательные группы и 2-й начальник миноносцев с III, IV и IX флотилиями. При главных силах состояла IV разведывательная группа и остальные флотилии[62]. Для занятия [204] позиций предназначалось шестнадцать наших подводных лодок и шесть или восемь фландрских лодок. 15 мая они вышли в крейсерство в Северное море и должны были с 23 мая по 1 июня включительно оставаться на назначенных позициях, чтобы наблюдать за передвижением английских морских сил, что могло оказаться полезным для предстоявшей операции нашего флота. Вместе с тем им было приказано не упускать ни одного благоприятного случая для атаки. Расчеты строились на производстве воздушной разведки возможно большим числом наших воздушных кораблей.

Оставление подводных лодок на позиции до определенного момента было равносильно назначению предельного срока для осуществления операции. Если бы воздушная разведка оказалась невозможной, то для использования подводных лодок приходилось бы выработать новый план, при выполнении которого можно было бы отказаться от воздушной разведки.

Изо дня в день удерживалась неблагоприятная погода, и начальник воздушных кораблей неизменно сообщал, что он не может выслать ни одного воздушного корабля; поэтому сделано было лишь единственное изменение — решено было предпринять крейсерство и захват торговых судов в районе перед Скагерраком и в самом Скагерраке с тем, чтобы неприятель получил извещение о появлении наших крейсеров в этих районах. С этой целью им предписано было показаться в виду норвежского побережья.

В дальнейшем изложении обстоятельств этого похода, который привел к Ютландскому бою, я строго придерживаюсь представленного мной служебного донесения. При критическом разборе событий следует помнить, что образ действий флотоводца зависит от впечатлений, возникающих непосредственно на месте событий. Обстановка может рисоваться ошибочно, но это выясняется лишь впоследствии, в результате донесения своего корабля или на основе ценных дополнений, в виде изложения событий, сделанного противной стороной. Искусство [205] флотоводца заключается в том, чтобы составить себе приблизительно верную картину на основании мгновенно возникающих представлений и в соответствии с этим и действовать. Историк впоследствии может сделать тактические выводы о том, где и когда были совершены явные ошибки или в каких случаях на основе лучшего понимания обстановки напрашивалось решение, сулившее большие выгоды. Но и здесь уместна некоторая сдержанность в тех случаях, когда желают доказать, что иное решение, безусловно, было бы выгоднее, потому что в достижении успеха главную роль играет действие оружия, которое не поддается математическому анализу. Я напомню об одном попадании, которое 24 января 1915 г. причинило нашему линейному крейсеру «Зейдлиц» столь значительное повреждение, что на этом основании сочли необходимым сделать вывод о том, что эти корабли в состоянии выдержать лишь небольшое число попаданий снарядов крупного калибра, однако же в следующем сражении было доказано обратное. Удачное попадание может, конечно, решить участь даже самого мощного корабля. Подвергая критике морское сражение, можно, конечно, выяснить, почему оно разыгралось в

той форме, в которой оно произошло в действительности, но если желают доказать, как именно оно протекало бы при иных условиях, то всегда стоят на зыбкой почве.

1. Выход в море

Днем 30 мая возможность широкой воздушной разведки по-прежнему считалась маловероятной, поэтому я решил предпринять поход в направлении к Скагерраку, так как близость ютландского берега являлась некоторым косвенным прикрытием, предохранявшим от разного рода неожиданностей. Для нападения на Сандерленд дальняя воздушная разведка была совершенно необходима, потому что подобная операция приводила в ту часть моря, в пределах которой не следовало допускать [206] вовлечения в бой против нашего желания. К тому же при проложенном теперь курсе удаление от неприятельских опорных баз было значительно больше, и если воздушная разведка и была при этом желательна, то в ней не было безусловной необходимости. Как уже упоминалось, наши подводные лодки находились на позициях, а именно: несколько лодок у Скапа-Флоу, одна лодка перед заливом Морэй-Ферт, несколько лодок перед Ферт-оф-Форт, а также у Хамбера и остальные — в районе к N от банки Тершелинг для действий против морских сил, могущих подойти с SW. Ниже дается общий состав и подразделение наших боевых сил.

Перечень боевых кораблей и воздушных сил, принимавших с 31 мая по 1 июня 1916 г. участие в Ютландском бою и в связанных с ним операциях

Командующий флотом — вице-адмирал Шеер на линейном корабле «Фридрих дер Гроссе».

Начальник штаба — капитан 1 ранга фон Трота.

Начальник оперативного отдела — капитан 1 ранга Леветцов.

I эскадра

Командующий I эскадрой — вице-адмирал Эргард Шмидт на линейном корабле «Остфрисланд».

2-й флагман — контр-адмирал Энгельгардт на линейном корабле «Позен».

[207]

Линейные корабли

«Остфрисланд» «Тюринген» «Гельголанд» «Ольденбург» «Позен» «Рейнланд» «Нассау» «Вестфален»

II эскадра

Командующий II эскадрой — контр-адмирал Мауве на линейном корабле «Дойчланд».

2-й флагман — контр-адмирал барон фон Дельвиг цу-Аихтенфельс на линейном корабле «Ганновер».

Линейные корабли

«Дойчланд» «Поммерн» «Шлезиен» «Шлезвиг-Гольштейн» «Ганновер» «Гессен»

III эскадра

Командующий III эскадрой — контр-адмирал Бенке на линейном корабле «Кениг».

2-й флагман — контр-адмирал Нордман на линейном корабле «Кайзер».

Линейные корабли

«Кениг» «Гроссер Курфюрст» «Маркграф» «Кронпринц» «Кайзер» «Принц-регент Луитпольд» «Кайзерин» [208]

Разведывательные силы

Командующий боевыми разведывательными силами — вице-адмирал Хиппер на линейном крейсере «Лютцов».

I разведывательная группа

Линейные крейсера

«Зейдлиц» «Мольтке» «Дерфлингер» «Лютцов» «Фон дер Танн»

II разведывательная группа

Командующий II разведывательной группой — контр-адмирал Бедикер на крейсере «Франкфурт».

Крейсера

«Пиллау» «Эльбинг» «Франкфурт» «Висбаден» «Росток» «Регенсбург»

IV разведывательная группа

Командующий IV разведывательной группой — коммодор фон Рейтер на крейсере «Штеттин».

Крейсера

«Штеттин» «Мюнхен» «Фрауенлоб» «Штутгарт» «Гамбург» [209]

Флотилии миноносцев

1-й начальник миноносцев — коммодор Михельсен на крейсере «Росток».

2-й начальник миноносцев — коммодор Генрих на крейсере «Регенсбург».

1-я полуфлотилия, II флотилия (3-я и 4-я полуфлотилии), III флотилия (5-я и 6-я полу флотилии), V флотилия (9-я и 10-я полуфлотилии), VI флотилия (11-я и 12-я полуфлотилии), VII флотилия (13-я и 14-я полуфлотилии), IX флотилия (17-я и 18-я полуфлотилии).

Подводные лодки

Начальник подводных лодок — капитан 2 ранга Бауэр на крейсере «Гамбург».

U-24, U-32, U-63, U-66, U-70, U-43, U-44, U-52, U-47, U-46, U-22, U-29, UB-22, UB-21, U-53, U-64.

Воздушные корабли

L-11, L-17, L-14, L-21, L-23, L-16, L-13, L-9, L-22, L-24.

Командующий боевыми разведывательными силами вице-адмирал Хиппер получил приказание 31 мая в 4 ч. покинуть со своими боевыми силами Яде и, пройдя вне видимости с Хорнс-рифа и с датского берега, направиться к Скагерраку, показаться до наступления темноты у норвежских берегов, в течение ночи крейсеровать в Скагерраке и на следующий день в полдень присоединиться к главным силам. Предоставленные в его распоряжение корабли состояли из I и II разведывательных групп. К последней был присоединен легкий крейсер [210] «Регенсбург» — флагманский корабль 2-го начальника миноносцев, которому были подчинены II и VI и IX флотилии. Главные силы, состоявшие из I, II и III эскадр, IV разведывательной группы и I, III, V и VII флотилий под командой 1-го начальника миноносцев, находившегося на «Ростоке», должны были выйти в 4 ч. 30 мин. прикрывать действия боевых разведывательных сил во время их операции и 1 июня соединиться с ними. Походный порядок линейных кораблей был таков: впереди III эскадра, за ней I и, наконец, II эскадра.

В III эскадре недоставало «Кениг Альберта», за несколько дней перед тем вновь вышедшего из строя из-за повреждения холодильников. Несмотря на отсутствие этой важной единицы я не решился откладывать операцию и примирился с необходимостью отказаться от этого корабля. Из состава II эскадры отсутствовал «Пройссен», находившийся в распоряжении главнокомандующего морскими силами Балтийского моря для охраны южного выхода из Зунда. «Лотринген» в то время был уже исключен из числа действующих кораблей.

Тральщики обследовали путь через неприятельские минные поля в районе к W от банки Амрум и выяснили курсы, безопасно выводившие наш флот в открытое море. Погода была ясная, дул легкий NW-й ветер, море было совершенно спокойное. В 7 ч. 30 мин. с U-32 сообщили о двух больших боевых кораблях, двух крейсерах и нескольких миноносцах, шедших курсом SO, милях в 70 восточнее Ферт-оф-Форт. В 8 ч. 30 мин. пришло следующее радио о том, что, судя по перехваченным английским радио, два боевых корабля или соединения совместно с миноносцами только что вышли из Скапа-Флоу. В 8 ч. 48 мин. пришло еще третье сообщение с U-66 о том, что милях в 60 восточнее Киннереля было обнаружено восемь больших неприятельских боевых кораблей, легкий крейсер и миноносцы, шедшие курсом NO. На основании этих донесений нельзя было составить себе никакой [212] картины, рисующей намерения неприятеля. Сведения о

разнообразном составе отдельных соединений и об их расходящихся курсах не позволяли пока сделать заключения ни о намечающейся совместной операции, ни о готовящемся нападении на Германскую бухту, ни о какой-либо связи этих мероприятий с нашей операцией; однако же эти сведения позволяли надеяться, что наш план встретиться с разъединенными силами неприятеля мог удасться. Мы могли лишь укрепиться в нашем намерении придерживаться выработанного плана. Между 14 и 15 ч. один за другим поднялись в воздух L-9, L-14, L-16, L-21 и L-23, чтобы произвести дальнюю разведку в секторе от N до W от Гельголанда. Они не приняли участия в разыгравшемся вскоре сражении и не видели никого из состава своих или неприятельских главных сил.

2. Первая фаза сражения. Бои крейсеров

В 16 ч. 28 мин., милях в 90 западнее Бовбьерга, с флагманского миноносца 4-й полуфлотилии B-109, посланного для осмотра парохода «Эльбинг», сообщили об обнаружении отдельных неприятельских кораблей. Благодаря этому пароходу и произошла встреча; наш дозор, быть может, разошелся бы с английскими крейсерами, если бы миноносец не отправился к пароходу, причем клубы дыма неприятельских кораблей привлекли его внимание на W (схема 16)[63]. [214]

Неприятель — восемь легких крейсеров типа «Кэролайн», — увидев наши боевые силы, тотчас повернул на N. Адмирал Бедикер со своими крейсерами предпринял погоню. При этом вице-адмирал Хиппер в 17 ч. 20 мин. увидел в западном направлении две колонны больших кораблей, шедших курсом Ost. Вскоре выяснилось, что это были шесть линейных крейсеров, из них три типа «Лайон», один «Тайгер» и два типа «Индефатигэбл», и многочисленные легкие морские силы. Хиппер отозвал II разведывательную группу, преследовавшую на N от него англичан, и перешел в атаку. Неприятель повернул на S, выстроившись в боевой порядок. Это был вице-адмирал Битти с I и II эскадрами линейных крейсеров («Лайон», «Принцесс Роял», «Куин Мэри», «Тайгер», «Нью-Зиленд» и «Индефатигэбл»). Поворот противника в южном направлении был в высшей степени приятен, потому что благодаря этому маневру являлась возможность навести неприятеля на наши главные силы. Поэтому вице-адмирал Хиппер последовал движению противника, сблизился на дальность огня, выстроив уступы вправо, и в 17 ч. 49 мин. приказал открыть огонь с дистанции около 70 кабельтовых.

Бой велся на курсе SO (схема 17). Командующий боевыми разведывательными силами держал неприятеля на расстоянии

действительного огня, залпы ложились хорошо. Наблюдались попадания во все неприятельские корабли. Уже в 18 ч. 13 мин. под огнем «Фон дер Танна», вызвавшим сильный взрыв, погиб концевой неприятельский линейный крейсер («Индефатигэбл»). Превосходство в огне и выгоды тактического положения были на нашей стороне вплоть до 18 ч.

19 мин., пока от NW не подошло новое соединение из четырех или пяти кораблей типа «Куин Элизабет». Имея огромное преимущество в скорости хода, они открыли огонь с расстояния около 108 кабельтовых. Это была V английская [216] эскадра линейных кораблей[64]. С ее появлением положение наших крейсеров стало критическим (схема 18). Новый противник стрелял замечательно быстро и хорошо, тем более что он не встречал и не мог встретить никакого противодействия, так как наши линейные крейсера всецело были поглощены боем с крейсерами адмирала Битти. В 18 ч. 26 мин. расстояние между линейными крейсерами составляло около 65 кабельтовых, а между нашими линейными крейсерами и кораблями типа «Куин Элизабет» — около 97 кабельтовых. Из числа подчиненных вице-адмиралу Хипперу флотилий миноносцев в это время в благоприятных для атаки условиях находилась лишь IX флотилия.

«Регенсбург» и несколько миноносцев II флотилии, развивая самый полный ход, вышли почти на траверз головного корабля вице-адмирала Хиппера. Крейсера II разведывательной группы и остальные флотилии миноносцев из-за приближения кораблей V эскадры были вынуждены отойти на Ost, чтобы спастись от их огня; поэтому, несмотря на крайнее напряжение машин, они не смогли еще выйти в голову колонны линейных крейсеров.

Коммодор Генрих в соответствии с обстановкой приказал IX флотилии идти в атаку, чтобы облегчить положение линейных крейсеров; начальник флотилии почти одновременно сделал это по собственной инициативе. [218]

IX флотилия в 18 ч. 30 мин. под сильным неприятельским огнем ринулась в атаку. Она выпустила по неприятельской линии 12 торпед с расстояния от 53–44 кабельтова. Подойти к неприятелю ближе было невозможно, потому что одновременно пятнадцать-двадцать английских истребителей перешли в контратаку, с целью отогнать наши миноносцы. Это привело к бою между миноносцами на короткой дистанции (1000–1500 м). В бою приняли участие «Регенсбург» с состоявшими при нем миноносцами II флотилии, а также средняя артиллерия наших линейных крейсеров. Минут через десять неприятель отошел. С нашей стороны снарядами крупного калибра были потоплены

V-27 и V-29. Команды с обоих миноносцев были сняты под неприятельским огнем миноносцами V-26 и S-35. На стороне неприятеля два или три истребителя были потоплены, а два других были сильно повреждены, остались на месте и позднее были уничтожены нашими главными силами. Неприятель не сделал никакой попытки спасти команду своих миноносцев. Во время атаки миноносцев I разведывательная группа поддерживала очень сильный огонь тяжелой артиллерии по английским линейным крейсерам и выстраивалась в строй пеленга навстречу замеченным IX флотилией многочисленным английским торпедам, так что ни одна из них не попала в цель. К 18 ч. 30 мин. на неприятельском линейном крейсере («Куин Мэри») произошел сильный взрыв. Когда столб дыма рассеялся, крейсер исчез. Остается неизвестным, был ли корабль уничтожен артиллерийским огнем или торпедой с нашего линейного крейсера или IX флотилии, но, вероятно, это было действие снаряда, вызвавшего на неприятельском корабле взрыв боевых припасов или нефти. Об уничтожении обоих линейных крейсеров мне впервые стало известно лишь в течение ночи. Во всяком случае атака IX флотилии принесла пользу в том отношении, что огонь неприятеля временами прекращался. Адмирал Хиппер воспользовался этим, чтобы повернуть с крейсерами на курс NW и обеспечить себе таким образом в [220] новой фазе боя головное положение. Дело в том, что непосредственно после атаки миноносцев на поле сражения, справа по носу, появились наши линейные корабли, чтобы оказать боевым разведывательным силам поддержку в бою против значительно сильнейшего противника.

3. Вторая фаза боя. Преследование

Флот Открытого моря, имея флаг командующего на головном корабле I эскадры, миноносцы вокруг кораблей для охраны от атак подводных лодок и легкие крейсера IV разведывательной группы в дозоре, шел в кильватерной колонне курсом N со скоростью 14 узлов (впереди III эскадра, затем I и, наконец, II эскадра; расстояние между кораблями 3¾ кабельтова, а между эскадрами 19 кабельтовых). Флот находился милях в 50 западнее расположенного на ютландском берегу г. Лингойт, когда в 16 ч. 28 мин[65], пришло первое известие об обнаружении неприятельских легких сил, а в 17 ч. 35 мин. — первое сообщение о появлении линейных боевых сил. Расстояние между кораблями адмирала Хиппера и нашими главными силами составляло в этот момент около 50 миль. С получением известий было приказано сомкнуть строй (т. е. сократить расстояние между эскадрами до 5½ кабельтова и между кораблями до 2¾ кабельтова) и

приготовиться к бою. [222]

Командующий флотом не должен быть привязан в боевом строю к определенному месту. Если речь идет об управлении несколькими эскадрами, то не рекомендуется занимать место во главе кильватерной колонны, потому что нельзя предвидеть, в каком направлении развернется сражение, так как это будет зависеть от маневрирования неприятеля. Если закрепить себя на этом месте, то может случиться, что командующий флотом, вместо того, чтобы быть во главе своей колонны, окажется в ее хвосте. Выгоднее место посередине или на одной трети боевой линии (то и другое — в зависимости от числа соединений). Во всяком случае место, избранное для флага командующего на восьмом корабле кильватерной колонны, оказалось для хода событий весьма полезным. В течение всего периода управления боем вся боевая линия находилась в поле моего зрения, и с этого места сигналы могли быстро передаваться в обоих направлениях. Колонна линейных кораблей растянулась в бою более чем на 10 км (5½ миль), поэтому, находясь на фланге, я не смог бы наблюдать за всей моей линией, особенно под сильным неприятельским огнем.

Полученное в 17 ч. 45 мин. от Хиппера донесение о том, что он вел бой с шестью неприятельскими линейными крейсерами на курсе SO, показывало, что нам удалось связать боем часть неприятельских сил и навести ее на наши главные силы. Задача главных сил заключалась, следовательно, в том, чтобы как можно скорее облегчить положение качественно более слабых линейных крейсеров и попытаться помешать преждевременному отступлению противника; поэтому в 18 ч. 05 мин. я приказал лечь на курс NW и дать ход 15 узлов, а четверть часа спустя — лечь на курс W, чтобы поставить между двух огней неприятеля, который, лежа на своем курсе S, должен был вклиниться в промежуток между нашей линией и колонной крейсеров адмирала Хиппера. В то время как главные силы еще ложились на новый курс, со II разведывательной группы сообщили о вступлении в бой соединения из пяти (но не четырех!) [224] английских линейных кораблей. Положение I разведывательной группы, против которой действовало теперь уже шесть линейных крейсеров и пять линейных кораблей, могло стать критическим. Необходимо было, следовательно, как можно скорее с ней соединиться, поэтому был сделан поворот снова на курс N. В 18 ч. 32 мин., когда показались обе сражавшиеся колонны, погода была исключительно ясная, небо чистое, дул слабый ветерок от NW, море было спокойное. В 18 ч. 45 мин., в то время как Хиппер с находившимися под его командой боевыми силами начал занимать место в голове

колонны линейных кораблей, III и I эскадры смогли открыть огонь.

Неприятельские легкие корабли, повернувшие на W, направились на N, как только вышли за пределы дальности огня. Неизвестно, причинил ли им вред огонь наших линейных кораблей во время непродолжительного обстрела. По их беспорядочным поворотам можно было заключить, что наши снаряды достигали цели и что появление наших линейных кораблей было для англичан в высшей степени неожиданным. Английские линейные крейсера повернули на NW. V эскадра последовала им в кильватер и прикрыла таким образом эти сильно пострадавшие крейсера. Однако благодаря этому они заметно сблизились с нашими главными силами, так что мы подошли к ним на расстояние действительного огня в 92 кабельтова и менее. В то время как оба английских соединения разворачивались одно за другим и таким образом перекрывали друг друга, начальник VI флотилии в 18 ч. 49 мин. пошел с 11-й полуфлотилией в атаку, результат которой нельзя было проследить (схема 19). В последовавшей затем фазе сражение вылилось в форму преследования с боем: наши боевые разведывательные силы старались идти по пятам неприятельских линейных крейсеров, а наши главные силы столь же настойчиво гнались за V эскадрой. При этом мы повернули побригадно на курс NW и в строе пеленга шли самым полным ходом. Наши линейные корабли III эскадры развивали при этом скорость [226] хода свыше 20 узлов, которая хорошо выдерживалась также шедшим впереди меня кораблем «Кайзерин». Непосредственно перед открытием огня ему удалось справиться с повреждением холодильника. На корабле «Фридрих дер Гроссе» (флаг командующего флотом) делались продолжительные усилия для поддержания 20-узловой скорости. Несмотря на это, вскоре после 19 часов неприятельским линейным крейсерам удалось выйти из-под обстрела I разведывательной группы (схема 20). Подобным же образом, по сравнению с прежним положением, выгадали и корабли типа «Куин Элизабет», которые могли обстреливаться теперь только с I разведывательной группы и с 5-й бригады (1-я половина III эскадры). Надежда на то, что один из кораблей, за которыми мы охотились, будет тяжело поврежден и останется на месте, чтобы стать жертвой наших главных сил, не осуществилась, хотя удалось добиться хорошего действия огня, и в 19 ч. 30 мин. было замечено, что один корабль типа «Куин Элизабет» после нескольких попаданий выходил из боя с незначительной скоростью и с сильным креном на нестреляющий борт. На долю наших линейных кораблей выпало пока лишь

потопление двух современных истребителей миноносцев («Нестор» и «Номад»), которые были настигнуты после того, как получили тяжелые повреждения во время атаки IX флотилии. Команды были взяты в плен.

В 19 ч. 20 мин., когда, казалось, начал ослабевать огонь как I разведывательной группы, так и 5-й бригады, у командования флотом создалось впечатление, что неприятелю удается ускользнуть, поэтому командующему боевыми разведывательными силами, а вместе с тем и всему) флоту был сделан сигнал: «Начать преследование»[66]. [227]

Тем временем видимость, которая первоначально была хорошей, немного испортилась. Ветер от NW перешел через W к SW. Дым от стрельбы и из дымовых труб скрыл горизонт от N до Ost. Даже наши собственные боевые разведывательные силы видны были лишь урывками. Когда наши линейные крейсера получили приказ о погоне, линейные и легкие крейсера Битти, благодаря превосходству в скорости хода, успели уже обогнуть голову колонны наших крейсеров, которым пришлось идти по внутренней дуге и придерживаться курса, избранного неприятелем, чтобы не потерять его из виду. Обе колонны крейсеров постепенно уклонялись по концентрическим дугам через N к NO. Донесение, которое хотел об этом послать командующий боевыми разведывательными силами, не могло быть передано из-за повреждения главной и запасной радиотелеграфных станций, вызванного попаданием тяжелого снаряда. Ослабление огня на головных кораблях было вызвано тем, что определение расстояния и корректировка стрельбы при заходящем солнце становились все более затруднительными и под конец совершенно невозможными. Когда вслед за тем, в 19 ч. 40 мин., неприятельские легкие силы перешли против наших линейных крейсеров в торпедную атаку, командующему боевыми разведывательными силами не осталось ничего иного, как уклониться и в конце концов повернуть на SW, чтобы вновь сблизиться с главными силами, так как отвечать на огонь неприятеля было невозможно.

4. Третья фаза боя. Сражение

Примерно в это же время я заметил, что адмирал, шедший на головном корабле колонны линейных кораблей, начал уклоняться вправо в восточном направлении. Это соответствовало переданному сигналом приказанию продолжать преследование. [228]

Ввиду того, что флот по-прежнему шел в бригадных колоннах в строю пеленга, соответствовавшему курсу NW, в 19 ч. 48 мин. по линии был передан сигнал «следовать за головным», и

скорость хода была уменьшена до 15 узлов, чтобы дать возможность концевым кораблям подтянуться и облегчить соблюдение равнения в строю бригадам, из которых наиболее быстроходная шла в голове колонны.

По мере того, как продолжалась погоня, она приняла направление, отвечавшее действиям англичан, вследствие чего наша линия постепенно уклонялась к Ost. Тем временем II разведывательная группа под командованием адмирала Бедикера вела бой с легким крейсером типа «Каллиопа»[67], на котором вспыхнул пожар, а около 20 ч. группа была обстреляна несколькими легкими крейсерами типа «городов» и несколькими большими кораблями, принятыми за дредноуты, среди них — кораблями типа «Эджинкорт»[68]. Общий состав неприятельских сил не мог быть определен из-за мглы, стлавшейся пеленой по воде. Группа тотчас попала под огонь тяжелой артиллерии. В свою очередь она открыла огонь, выпустила торпеды и отвернула в направлении на свои главные силы. О результате атаки судить было невозможно, так как для прикрытия крейсеров тотчас же пришлось поставить дымовую завесу. Несмотря на завесу, в «Висбаден» и «Пиллау» были тяжелые попадания. «Висбаден» остался под неприятельским огнем без движения.

Начальники 12-й и 9-й полуфлотилий миноносцев, державшихся позади крейсеров, учли серьезность положения и пустились в атаку (схема 21). Обе полуфлотилии были встречены [230] огнем с колонны многочисленных больших кораблей, шедших курсом NW, и выпустили торпеды с расстояния 32 кабельтовых. И в этом случае нельзя было выяснить результат атаки, потому что тотчас после того, как миноносцы повернули обратно, неприятельские корабли скрылись в густых тучах дыма. Однако оба начальника полуфлотилий считали вправе приписывать себе успех, основываясь на том, что они атаковали в выгодных условиях[69].

В то время, как произошло это столкновение с авангардом английского Гранд-Флита, мы на флагманском корабле стали подумывать о том, до каких пор следовало еще продолжать погоню. Вопрос о крейсерской войне против торговых судов в Скагерраке теперь уже отпадал, поскольку произошла встреча с английскими боевыми силами, которую мы хотели вызвать в ходе всей этой войны. Более того, следовало учесть, что английский флот, если он находился где-либо в море (в случае похода в Скагеррак. — Прим. ред.), на следующее утро предложит нам бой. Еще до наступления темноты необходимо было оторваться от английских легких сил, чтобы Флот Открытого моря избежал потерь от ночных атак миноносцев. В это-то время от

командующего II разведывательной группой пришло донесение о том, что он попал под огонь со вновь подошедших больших кораблей. В 20 ч. 02 мин. было принято радио: «„Висбаден“ вышел из строя». Получив это донесение, я повернул с флотом на 2 румба влево, чтобы приблизиться к группе и оказать поддержку «Висбадену». С 20 ч. 10 мин. вокруг поврежденного «Висбадена» разыгрались тяжелые бои, во время которых большие корабли использовали даже свое торпедное вооружение. От NNW стреляли корабли типа «Куин Элизабет», а также, может быть линейные крейсера Битти (впрочем, по показаниям пленных, эти крейсера после 19 часов как будто не принимали больше [232] участия в сражении); с N вместе с легкими крейсерами и миноносцами подошло новое соединение линейных и броненосных крейсеров (три «Инвинсибла» и четыре «Уорриора»). Следующее донесение от флотилии миноносцев, предпринимавшей атаку для облегчения положения II разведывательной группы, гласило, что она встретила более двадцати неприятельских линейных кораблей, шедших на SO, причем пеленг на головные корабли был Ost. Теперь стало ясно, что перед нами была значительная часть английского флота, которая несколько минут спустя обнаружила свое присутствие тем, что вся занятая ею перед нами часть горизонта засверкала огнем залпов из орудий крупных калибров. Вся дуга горизонта от N до Ost внезапно превратилась в огненное море. Огонь, вырывавшийся из жерл орудий, ясно выделялся на горизонте, затянутом мглой и дымом, между тем как самих кораблей еще не было видно. Так началась главная фаза сражения (схема 22).

Мысль о том, чтобы уклониться от боя путем маневра «отрыва от противника» («Kehrtwendung»), не зарождалась. Прежде всего возникло твердое намерение померяться силами и с этим противником. Наши головные линейные корабли (5-я бригада) тотчас развернулись для боя на параллельных курсах, который велся на расстоянии около 70 кабельтовых. Остальные бригады последовали этому движению по сигналу с флагманского корабля командующего флотом. С неприятельской стороны в бой вступило теперь свыше ста тяжелых орудий, огонь которых сосредоточился главным образом по нашим линейным крейсерам и по кораблям 5-й бригады (типа «Кениг»). Расположение английской линии, примерно на середину которой наткнулись наши головные корабли, позволяло англичанам осыпать нас снарядами с трех сторон. Слева по траверзу стреляли корабли типа «Куин Элизабет», а спереди и справа корабли Гранд-Флита, приведенные адмиралом Джеллико. Много всплесков подымалось вокруг «Фридрих дер Гроссе», но ни один снаряд не попал

непосредственно в корабль. [233] В течение этой фазы боя с N подошли броненосные крейсера «Дифенс», «Блэк Принс» и «Уорриор», и все они были уничтожены огнем наших линейных кораблей и больших крейсеров[70]. По одному из этих крейсеров стрелял также «Фридрих дер Гроссе», пока тот не взлетел на воздух в громадном белом облаке пара на расстоянии около 16 кабельтовых. На наших головных кораблях я неоднократно наблюдал действие разрывов неприятельских снарядов. Голова нашей колонны, следуя движению неприятеля, описывала дугу, что не позволяло свободно развернуться находившейся там II флотилии миноносцев. Что происходило с нашими крейсерами, которые должны были держаться еще дальше впереди, я ничего не мог видеть. Во время постепенного поворота[71], который был неизбежен вследствие быстрого сближения с неприятелем, они попали в промежуток между обеими линиями огня. На этом основании я решил лечь на обратный курс путем поворота «все вдруг», иначе в точке поворота, мимо которой дефилировала неприятельская линия, могло создаться невыгодное положение, так как неприятельские перелеты могли поражать наши сзади идущие корабли. В отношении управления огнем противник находился в более выгодных условиях еще по той причине, что наши корабли выделялись на светлом западном горизонте, между тем как его собственные корабли были скрыты мглой и дымом сражения, поэтому артиллерийский бой на параллельных зюйдовых курсах не сулил нам никакого успеха. [234]

«Маневр отрыва» был выполнен превосходно. Еще во время наших упражнений в мирное время особое значение придавалось, во-первых, умению выполнить этот маневр в тот момент, когда кильватерная колонна была изогнута, и во-вторых, обеспечению надежной передачи сигнала всеми возможными способами. Крейсера были выручены из их затруднительного положения. Они получили возможность развернуться в южном направлении, и вскоре после того, как оба противника оторвались друг от друга, крейсера показались в пределах видимости с флагманского корабля командующего флотом. Открылась свобода действий и для миноносцев, которые держались перед тем против нестреляющего борта и бросились теперь в атаку, начатую уже во время поворота флота двумя миноносцами II флотилии (G-88 и V-73) и флагманским миноносцем I флотилии (S-32). Остальные миноносцы III флотилии, повинуясь сигналу 1-го начальника миноносцев, атаку прекратили. Причиной, побудившей 1-го начальника миноносцев поднять этот сигнал, явилось прекращение неприятельского огня и создавшаяся на этом основании уверенность, что неприятель отвернул и атака

миноносцев превратится в удар по воздуху, между тем как надобность в присутствии флотилии могла возникнуть в дальнейшем ходе сражения. Миноносцы остальных флотилий не могли начать атаку из-за скопления кораблей на месте поворота. Часть из них (из состава IX и VI флотилий) только что вернулась после атаки, произведенной в 20 ч.

Неприятель не последовал за нами после нашего «маневра отрыва» (схема 23). Неприятельская линия могла бы и в дальнейшем оставаться в том положении, в каком она находилась относительно головы нашей колонны, сохраняя тесный охват головы, если бы неприятельские корабли подобным же поворотом «все вдруг» на курс W сохранили тесное соприкосновение с нашим флотом. Возможно, что английский командующий не оценил обстановки или же не решался сблизиться из [236] боязни торпедной атаки. Ни один из его младших флагманов также не проявил инициативы и не стремился сохранить с нами тесное соприкосновение, что в значительной мере затруднило бы для нас свободу маневрирования и помешало бы предпринять новую атаку против неприятельской боевой линии.

Непосредственно после поворота нашего флота неприятельский огонь на время прекратился отчасти благодаря дымовой завесе, но главным образом вследствие чувствительных потерь, понесенных неприятелем[72]. К видимым, наблюдавшимся нами потерям относилась гибель одного корабля типа «Куин Элизабет» (название неизвестно), одного линейного крейсера («Инвинсибл»), двух броненосных крейсеров («Блэк Принс» и «Дифенс»), одного легкого крейсера «Шарк»[73] (и одного с позывными «0–4»). Тяжело были повреждены и частью имели пожары один броненосный крейсер («Уорриор», позднее затонувший), три легких крейсера и два истребителя (среди них «Акаста»). С нашей стороны затонул один лишь V-48. «Висбаден» потерял способность управляться, и «Лютцов» получил столь значительные повреждения, что командующий боевыми разведывательными силами около 21 ч. вынужден был покинуть корабль под неприятельским огнем и перейти на «Мольтке».

Командование I разведывательной группой перешло поэтому до 23 ч. к командиру «Дерфлингера». Повреждения имели также остальные линейные крейсера и головные корабли III эскадры, но они сохраняли свое место в строю. Ни один из них не доносил, что он не в состоянии держаться в строю, поэтому я мог рассчитывать на их полную боеспособность. После [238] того как неприятель должен был прекратить огонь по нашей колонне, направившейся на SW, он набросился на тяжело поврежденный уже «Висбаден». Мгла в этой части поля сражения рассеялась, и

было ясно видно, что корабль храбро защищался, несмотря на подавляющее превосходство сил противника.

Начинать ночной поход было еще слишком рано. Если бы неприятель последовал за нами, то при сохранении курса, принятого после поворота, наши действия должны были принять характер отступления; если бы при этом наши концевые корабли получили повреждения, то нам пришлось бы либо пожертвовать ими, либо избрать иной образ действий, навязанный нам волей противника и, следовательно, для нас невыгодный. Трудно было также помириться с решением теперь же добиваться полного отрыва от неприятеля с тем, чтобы предоставить ему возможность встретить нас на следующее утро там, где он пожелает. Чтобы предупредить это, существовал лишь один способ — невзирая ни на что, еще раз атаковать неприятеля, нанести ему второй удар и энергично атаковать его миноносцами.

Успех маневра «отрыва от противника» укрепил меня в этом намерении, и я решил еще раз использовать эту способность флота к гибкому маневрированию. Этот маневр должен был застать неприятеля врасплох, опрокинуть его планы, построенные на остаток дня, и если бы удар оказался достаточно мощным, то и облегчить полный отрыв от неприятеля на ночное время[74]. Состояние «Висбадена» также побуждало меня сделать попытку оказать крейсеру помощь или, по крайней мере, спасти его экипаж. [239]

После того, как мы продержались на новом курсе около четверти часа, в 20 ч. 55 мин. флот вторичным поворотом вправо лег на курс Ost. Линейным крейсерам было приказано с полным напряжением всех сил действовать против головы неприятельской колонны, всем флотилиям миноносцев произвести атаку, а 1-му начальнику миноносцев, коммодору Михельсену, было дано распоряжение предоставить команде «Висбадена» возможность спастись на миноносцах.

Миноносцы, направленные к «Висбадену», должны были отказаться от попытки снять его команду. «Висбаден» и упомянутые миноносцы попали под столь жестокий огонь, что начальник миноносцев счел безнадежным рисковать своими кораблями. Отворачивая, V-73 и G-88 выпустили в общей сложности 4 торпеды по кораблям типа «Куин Элизабет».

Бой, разыгравшийся после второго маневра «Kehrtwendung» и приведший к ожидавшимся последствиям, очень скоро завершился горячим артиллерийским боем наших головных кораблей, которые в силу необходимости должны были развернуться вправо и лечь на параллельный курс, чтобы ввести в действие всю свою артиллерию. Но на этот раз, несмотря на охват

головы («crossing the T»), существовало сознательное намерение произвести атаку против центра неприятельской боевой линии. Неприятельский огонь был сосредоточен преимущественно по нашим линейным крейсерам и по кораблям 5-й бригады. Корабли сильно от него страдали, потому что с них почти ничего не было видно, кроме вспышек от неприятельских залпов, сами же они, по-видимому, представляли собой хорошую мишень. Особенно похвально было поведение линейных крейсеров: даже будучи значительно ослабленными убылью в личном составе, частью тяжело поврежденные, они по сигналу «атаковать неприятеля» («Ran an den Feind!») с беззаветным мужеством ринулись на неприятеля. Заслуживало также похвалы руководство III эскадрой и поведение кораблей 5-й бригады. Последние и линейные крейсера вынесли на себе всю тяжесть боя, и благодаря этому стала [240] возможной энергичная атака миноносцев. Продвижение линейных кораблей, выполненное в соответствии с намеченным планом, облегчило развертывание для атаки флотилиям, державшимся по их правому борту. Первыми пустились в атаку миноносцы VI и IX флотилий, находившиеся впереди при крейсерах. За ними последовали III и V флотилии, державшиеся при главных силах. II флотилию 2-й начальник миноносцев тотчас отозвал назад, чтобы она не выпустила попусту торпеды позади VI и IX флотилий. Ход событий подтвердил правильность этой меры. 1-я полуфлотилия и отдельные миноносцы VI и IX флотилий были заняты охраной поврежденного «Лютцова». Для использования приблизившейся VII флотилии, находившейся перед тем в хвосте нашего боевого порядка, удобного случая больше не представилось. VI и IX флотилии в результате атаки отвлекли на себя тяжелый неприятельский огонь, направлявшийся до того по линейным крейсерам, подошли на расстояние 38 кабельтовых и при благоприятных условиях выпустили торпеды по центру охватывающей колонны, шедшей по дуге окружности курсами от OSO до S и насчитывавшей более 20 линейных кораблей. Во время атаки S-35 получил тяжелые попадания в среднюю часть корабля и тотчас затонул. Все остальные миноносцы благополучно возвратились и доставили под конец густую дымовую завесу между неприятелем и собственными главными силами. Атака VI и IX флотилий, по-видимому, вынудила неприятеля отвернуть, так как атаковавшие после них III и V флотилии миноносцев нашли лишь легкие силы и не имели возможности атаковать линейные корабли. Благодаря действиям флотилий миноносцев цель удара была достигнута.

В 21 ч. 17 мин. флот в третий раз был повернут маневром

«Kehrtwendung» и лег на курс W (схема 24); маневр был выполнен в тот момент, когда флагманский корабль командующего флотом, «Фридрих дер Гроссе», подошел к точке поворота на курс S. Хотя поднятым сигналом было приказано [242] повернуть всем вдруг вправо и сигнал этот был принят соседними мателотами, я разрешил командиру «Фридрих дер Гроссе» повернуть влево. Из-за этого на сзади идущих кораблях могла возникнуть мысль о возможности ошибки в сигнале. Но мое намерение дать больше простора и облегчить выполнение маневра кораблям, шедшим впереди «Фридрих дер Гроссе», было правильно понято шедшим за мной на «Остфрисланде» адмиралом, командующим I эскадрой (вице-адмиралом Эргардом Шмидтом). Он не ждал поэтому, чтобы сзади идущие корабли начали поворот, как это требовалось по правилам для уменьшения опасности столкновения, а подал пример своей эскадре, начав со своим кораблем крутой поворот вправо. Этот поступок явился высшим доказательством уверенного управления кораблями и умения флагманов правильно оценивать обстановку.

После поворота на курс W флоту было приказано уклониться на SW, потом на S и наконец на SO, чтобы предупредить возможность охватывающего движения со стороны неприятеля, головные корабли которого были уже запеленгованы на SO, и чтобы держать для нас открытым путь к отступлению. Неприятельский огонь заглох очень скоро после маневра «Kehrtwendung», и противник скрылся из виду. О потерях, понесенных неприятелем в течение этой фазы сражения, точных данных привести нельзя. Сверх действия снарядов, попадания которых наблюдались нами благодаря вспышкам пламени при их разрывах, неприятель признал лишь тяжелое повреждение линейного корабля «Мальборо», вызванное попаданием торпеды[75]. Что касается наших кораблей, то все они были в состоянии [243] поддерживать ночью значительную скорость хода (16 узлов) и сохранять при этом свое место в строю.

5. Ночной поход и ночные бои

Сумерки начали заметно сгущаться, но мне удалось еще своими глазами удостовериться в присутствии и удовлетворительном внешнем виде кораблей, выдержавших главную тяжесть артиллерийского боя; в частности, я убедился в том, что и «Лютцов» в состоянии был следовать соединенно. В 21 ч. 30 мин. крейсер был усмотрен на левом траверзе флагманского корабля командующего флотом, и с него сообщили, что он мог еще поддерживать 15-узловой ход. Из донесения об обнаруженных с миноносцев неприятельских силах и по протяженности неприятельской линии огня стало очевидным, что

мы находились в бою со всем английским флотом. С уверенностью можно было ожидать, что неприятель в сумерках с помощью главных сил, а в течение ночи путем атак миноносцев попытается отжать нас к W, чтобы с рассветом принудить к бою. Для этого он располагал более чем достаточными силами. Если бы удалось избежать неприятельского охвата и раньше неприятеля достигнуть Хорнс-рифа, то на следующее утро для нас была бы обеспечена свобода решения. Чтобы добиться этого, ночью следовало направить все миноносцы в атаку, даже под угрозой того, что с наступлением дня они не смогли бы принять участие в ожидавшемся новом сражении. Главные же силы должны были в сомкнутом строю направиться кратчайшим путем к Хорнс-рифу и удерживаться на этом курсе, несмотря ни на какие атаки неприятеля. В соответствии с этим и были сделаны распоряжения на ночь.

Начальники миноносцев получили приказание о производстве ночных минных атак. В 21 ч. 50 мин. флоту было приказано лечь на курс S. В результате поворота на этот [246] курс II эскадра оказалась справа от остальных кораблей, потому что головной корабль I эскадры, с которого невозможно было рассмотреть место II эскадры, тотчас же лег на этот новый курс. Произошло это по той причине, что под конец дневного боя II эскадра, из-за ее недостаточной скорости хода, отстала от кораблей III и I эскадр. II эскадра повернула влево в строй пеленга и, идя полным ходом, пыталась теперь занять свое прежнее место впереди I эскадры, где ей надлежало находиться после «маневра отрыва». Она успела сделать это вполне своевременно для того, чтобы облегчить положение нашим линейным крейсерам во время короткого, но серьезного столкновения с неприятелем, происшедшего незадолго до наступления полной темноты. В 22 ч. 20 мин., когда I и II разведывательные группы стремились выйти в голову наших линейных кораблей, они попали под тяжелый огонь от SO. О присутствии там неприятеля можно было догадываться только по вспышкам орудийных залпов. Тяжело пострадавшие корабли получили новые попадания, не будучи сами в состоянии серьезно отвечать на огонь. Они уклонились поэтому вправо, вклинившись в интервал между II и I эскадрами и укрывшись затем за их нестреляющим бортом (схема 28).

Головной корабль I эскадры последовал движению крейсеров, тогда как II эскадра осталась на курсе и приняла таким образом неприятельский огонь на себя. Когда стало ясно, что по условиям освещения ответный огонь не может быть успешным, II эскадра поворотом «все вдруг» уклонилась вправо, чтобы навести

неприятеля на I эскадру, но неприятель не последовал за II эскадрой и прекратил огонь.

Почти одновременно IV разведывательная группа при совершенно однородных обстоятельствах имела короткий бой с четырьмя или пятью крейсерами, среди которых были корабли типа «Хемпшир».

После этой схватки был сделан поворот на курс SO; I эскадра, на которой правильно было учтено положение, немедленно [248] легла на этот курс, а II эскадра еще раз оказалась справа от флота. С учетом того, что неприятельскому нападению должны были подвергнуться главным образом наши головные корабли, и чтобы с наступлением дня иметь впереди сильные корабли, II эскадре было приказано быть концевой. Головной корабль боевой линии в 23 ч. находился в широте 56°37′ N и долготе 5°30′ Ost. В 23 ч. 06 мин. для ночного похода было сделано распоряжение (по радио. — Прим. ред.): «Курс SSO¼O, скорость 16 узлов. Неуклонно сохранять курс и скорость»[76].

Ввиду того, что корабли I разведывательной группы имели повреждения, группа была переведена для прикрытия арьергарда, II разведывательная группа была оставлена в авангарде, а IV разведывательной группе было приказано нести охранение справа от флота. Начальники миноносцев выслали флотилии в направлении от ONO до SSW, т. е. туда, где можно было найти неприятельский флот. Многие миноносцы уже израсходовали свои торпеды в дневном бою. Несколько миноносцев было оставлено для охраны тяжело поврежденного «Лютцова», а некоторые из них начальники миноносцев на всякий случай удержали при себе. Благодаря этому решению несколько позже удалось спасти экипаж «Эльбинга» и «Ростока». Таким образом, в атаку пошли лишь II, V и VII флотилии [249] и части VI и IX флотилий. Миноносцы неоднократно имели ночные бои с неприятельскими легкими силами, но не нашли главных сил англичан. Утром 1 июня, в 5 ч., когда наступил рассвет, с L-24 усмотрели часть Гранд-Флита в бухте Яммер. Следовательно, неприятель после боя, как мы и полагали, удалился на N[77]. II флотилия, посланная в северный сектор, была оттеснена крейсерами и эскадренными миноносцами и возвратилась кружным путем через Скаген, а остальные флотилии в 4 ч., с рассветом, присоединились к Флоту Открытого моря. Линейные корабли ночью шли в следующем порядке: I эскадра, флагманский корабль командующего флотом, III эскадра и II эскадра. В I и III эскадрах корабли, шедшие ранее концевыми, были теперь головными. Темнота и недостаток времени не позволили привести строй в порядок, т. е. поставить

адмиральские корабли впереди. Во главе колонны шел «Вестфален». В течение ночи неприятельские легкие силы и частью большие корабли производили почти непрерывные атаки с Ost. Отбивать атаки пришлось II и IV разведывательным группам и главным образом кораблям I эскадры. Успех был замечательный. Потребовалось крайне напряженное внимание для того, чтобы на кораблях своевременно были замечены атаки, и для того, чтобы встретить неприятеля огнем и уклониться от его торпед путем надлежащего маневрирования. В связи с этим походный строй часто нарушался, и командиры при управлении кораблями должны были проявить большое искусство, чтобы вновь занимать место в строю и при уклонениях от торпед постоянно следить за действиями своих передних мателотов. Прожекторами старались пользоваться как можно меньше. Выяснилось, что эти яркие прицельные точки главным образом и привлекали на себя артиллерийский огонь нападавших миноносцев. Командиры кораблей и артиллеристы, управлявшие [250] огнем легкой артиллерии и не желавшие искать более надежного укрытия за броней, стояли поблизости от прожекторов, поэтому в результате единичных попаданий мы понесли чувствительные потери. Так, на «Ольденбурге» разрывом одного снаряда был тяжело ранен командир и убито несколько офицеров и матросов (стрелял по прожектору миноносец «Спитфайр». — Прим. ред.).

2 ч., в полном неведении относительно создавшейся обстановки, к линейным кораблям I эскадры «Тюринген» и «Остфрисланд» и к флагманскому кораблю командующего флотом подошел на расстояние около 8 кабельтовых четырехтрубный броненосный крейсер, по-видимому типа «Кресси» (это был «Блэк Принс». — Прим. ред.).

Через несколько секунд наш огонь вызвал на нем пожар; через 4 минуты после открытия огня раздался сильный взрыв, и крейсер затонул. Залпы с величайшей быстротой следовали один за другим, и в свете прожекторов ясно были видны полет тяжелых снарядов, их попадания и разрывы.

В течение ночи с эскадры донесли, что линейный корабль «Нассау», после того как он уклонился от атаки миноносцев, не вступил на свое место в строю, и так как он не отвечал на вызовы, то возникло опасение, что корабль получил попадание торпеды. Наконец к утру была принята слабая работа его радиостанции, а затем пришло донесение о том, что он остановился у маяка Виль (у Хорнс-Рифа), а ночью протаранил истребитель миноносцев[78], после чего предпочел не приближаться к пропавшей во мраке колонне наших линейных кораблей и самостоятельно направился

к месту утреннего рандеву.

По скромным подсчетам, в течение ночи один броненосный крейсер, один легкий крейсер и семь эскадренных миноносцев противника были уничтожены, а несколько больших [251] крейсеров и эскадренных миноносцев тяжело повреждены. Особенно успешно защищалась от атак неприятельских миноносцев шедшая в голове 2-я бригада I эскадры; только она одна уничтожила шесть эскадренных миноносцев[79]. С нашей стороны затонули устаревший легкий крейсер «Фрауенлоб», линейный корабль «Поммерн» и V-4; «Росток» и «Эльбинг» пришлось покинуть и взорвать. «Фрауенлоб» в 0 ч. 45 мин., во время боя IV разведывательной группы с четырьмя крейсерами типа «городов», получил попадание торпеды и, по словам немногих спасшихся, вскоре после этого крейсер затонул.

«Поммерн» в 4 ч. 20 мин. был взорван торпедой и затонул после сильного взрыва. К сожалению, никого из состава экипажа спасти не удалось, потому что обломки корабля так быстро были поглощены морем, что с корабля, шедшего за ним в расстоянии 500 м, на поверхности моря уже не было усмотрено никаких плавающих предметов.

V-4 в 4 ч. 50 мин. взорвался на неприятельской мине[80]. Экипажу удалось спастись.

«Росток» и «Эльбинг» в 1 ч. 30 мин, находясь на левом траверзе головных кораблей I эскадры, вступили в бой с эскадренными миноносцами и под конец должны были уклониться от торпед и прорезать строй I эскадры, чтобы не мешать стрельбе линейных кораблей. При этом в «Росток» попала торпеда, а «Эльбинг» столкнулся с «Позеном». Оба крейсера потеряли возможность управляться. «Росток» держался на воде до 5 ч. 45 мин., когда при появлении неприятельского крейсера он был взорван, после чего вся команда, включая [252] раненых, была спасена миноносцами III флотилии. Команда «Эльбинга» также была принята на борт миноносца III флотилии. Командир, капитан 2 ранга Мадлунг, старший офицер, минный офицер и гребцы катера остались на борту, чтобы насколько возможно дольше удержать корабль на плаву. В 4 ч., когда в пределах видимости показались неприятельские корабли, «Эльбинг» также пришлось взорвать. Остаток экипажа перешел на катер, принятый позднее голландским рыболовным пароходом, и возвратился через Голландию.

«Лютцов» держался на воде до 3 ч. 45 мин. В 23 ч. 15 мин. он скрылся из виду концевого корабля флота — «Кениг». Под конец корабль шел задним ходом. Все попытки остановить прибывающую воду были тщетны. Носовая часть корабля была

слишком сильно повреждена. В конце концов корабль принял около 7000 тонн воды. Бак погрузился в воду до клотика гюйс-штока. Винты вышли из воды. Корабль пришлось покинуть. Экипаж, включая всех раненых, был принят миноносцами G-40, G-37, G-38 и G-45, и «Лютцов» после этого был потоплен торпедой. На борту миноносцев находилось в общей сложности 1250 человек команды «Лютцова». Они дважды натолкнулись на крейсера и истребители миноносцев, оба раза переходили в атаку и с успехом проложили себе путь в Германскую бухту. В последнем бою G-40 получил попадание в машину, и его пришлось взять на буксир. Когда об этом стало известно Флоту Открытого моря, 2-й начальник миноносцев, не задумываясь над возможностью натолкнуться на превосходящие английские силы, немедленно повернул «Регенсбург» и взял на себя эскортирование буксируемого миноносца. S-32, головной миноносец I флотилии, в 1 ч. получил тяжелое попадание в котельное отделение и временно вышел из строя. Однако, питая котлы морской водой, командир сумел привести миноносец в датские территориальные воды, откуда он был прибуксирован через Нордманстиф высланными к нему миноносцами. Эти происшествия являются доказательством, что английские [253] морские силы не стремились проявить свое господство на пространстве между полем сражения и Хорнс-рифом.

Лишь в течение ночи впервые явилась возможность передать с кораблей донесения о находившихся на борту пленных, показания которых позволили составить представление о потерях неприятеля. Пленные показали также, что затонул английский линейный корабль «Уорспайт», по нашим наблюдениям, получивший в бою тяжелые повреждения. О том, что среди потопленных кораблей были также линейные крейсера «Куин Мери», «Индефатигэбл» и «Инвинсибл», я узнал теперь впервые, и убедился в том, что английские потери значительно превышали наши потери[81]. Подойдя около 5 час. к Хорнс-рифу, я решил подождать здесь присоединения отставшего «Лютцова», о потоплении которого до этого момента еще не было мне донесено. С 23 ч. 30 мин. корабль мог еще идти 13-узловым ходом. Последнее донесение, переданное в 1 ч. 55 мин. с сопровождавшего его миноносца G-40, гласило о том, что «Лютцов» мог идти только малым ходом, навигационное оборудование пострадало, артиллерия сократилась на 1/5, курс S, место в квадрате 0—16. К половине шестого пришло донесение о том, что «Лютцов» еще до 4 ч. был покинут командой. После этого я мог принимать дальнейшие решения независимо от положения «Лютцова». Неприятельские легкие силы не только не

приблизились сюда с N, а, наоборот, отошли.

6. Обстановка утром 1 июня

В течение ночи L-11, L-13, L-17, L-22 и L-24 поднялись в воздух для ранней разведки (схема 13). В 5 ч. 10 мин. с L-11 донесли о соединении из двенадцати английских линейных [254] кораблей и многочисленных легких кораблей и истребителей миноносцев, шедших курсом N почти на середине линии Тершелинг — Хорнс-риф, и вскоре после этого — опять о больших неприятельских кораблях и трех линейных крейсерах, шедших севернее этого соединения. Цеппелин сильно обстреливался, но продолжал следить за неприятелем, пока тот не отогнал его, после чего из-за плохой видимости связь с неприятелем была потеряна. Привожу выдержки из военного дневника воздушного корабля.

«1 июня, в 1 ч. 30 мин. L-11 вылетел из Нордхольца, имея следующее приказание: „Быть четвертым воздушным кораблем в боковом охранении Флота Открытого моря. Курс NWtW от Гельголанда“. На борту находился весь экипаж. Ветер — свежевший SW, видимость была от 2 до 4 миль из-за высоко поднявшейся туманной дымки. Гельголанд не был обнаружен. Около 5 час. севернее курса, в квадрате C-33, показались клубы дыма; повернули на них. В 5 ч. 10 мин. смогли различить сильное неприятельское соединение из двенадцати больших линейных кораблей с многочисленными легкими боевыми силами, шедшее с большой скоростью на NNO. L-11, посылая по радио донесения, установил наблюдение, временами описывая круги на Ost. При этом в 5 ч. 40 мин. к востоку от первого соединения воздушный корабль обнаружил вторую эскадру из шести английских линейных кораблей, сопровождавшихся малыми кораблями и шедших на N. При нашем приближении они побригадно повернули на W, вероятно, на соединение с первой эскадрой. Эта группа находилась ближе к нашему флоту, чем первая, поэтому L-11 установил за ней наблюдение; но около 5 ч. 50 мин. показалась группа из трех английских линейных крейсеров (и около четырех мелких кораблей). Они подошли с NO, развернулись в районе к S от цеппелина и вклинились между неприятельским флотом и L-11. Видимость была очень плохая, и наблюдение [255] было связано с большими трудностями. По большей части лишь временами было видно одно соединение, между тем как неприятелю, очевидно, легко было следить при восходящем солнце за воздушным кораблем, державшимся на высоте 1100–1200 м. В 5 ч. 15 мин., вскоре после встречи с первой группой линейных кораблей, все неприятельские корабли открыли по цеппелину огонь из противовоздушных орудий

(шрапнелью) и из орудий всех калибров. Залпы по целику направлялись хорошо и ложились кучно. Все корабли по мере их появления тотчас открывали энергичный огонь, так что временами L-11 находился под обстрелом с двадцати одного большого и многих мелких кораблей. Если огонь и был безрезультатным, то все же тяжелые снаряды и разрывавшаяся поблизости шрапнель вызывали такое сильное сотрясение корпуса корабля, что сочтено было полезным соответствующим образом увеличить расстояние. Огонь поддерживался до 6 ч. 20 мин., когда линейные крейсера, подошедшие с SW на близкое расстояние, вынудили L-11 быстро уклониться от их сильного обстрела в направлении на NO, т. е. в подветренную сторону. В то же время видимость значительно испортилась, и неприятель скрылся из виду. L-11 снова лег на курс N и пытался найти лучшие условия видимости, снижаясь до высоты 500 м. Однако далее 1–2 миль ничего не было видно, и поскольку планомерное наблюдение при этих условиях было невозможным, L-11 в дальнейшем крейсировал курсами n — S, чтобы держаться между неприятелем и собственными главными силами. Неприятель больше не появлялся. В 8 ч. воздушные корабли были отозваны командующим флотом, и L-11 повернул. На обратном пути корабль встретил несколько наших миноносцев, обменялся с ними координатами и принял от них радио для дальнейшей передачи. До Сильта цеппелин держался поблизости от миноносцев. Посадка в Нордхольце произошла в 14 ч.» [256]

L-24 в 4 ч. в 50 милях западнее Бовбьерга обнаружил флотилию неприятельских истребителей миноносцев[82], был обстрелян, сбросил в ответ бомбы, продолжал после этого разведку далее на N и в 5 ч. обнаружил в бухте Яммер соединение из двенадцати кораблей, шедших большим ходом на S. Наблюдение и дальнейшая разведка стали невозможными, так как облачный покров спустился до 800 м.

С Флота Открытого моря с наступлением дня неприятеля больше не видели. Видимость была настолько плоха, что нельзя было даже видеть весь состав каждой эскадры. Корабли, о появлении которых с SW сообщили с L-11, по нашему мнению, могли быть только вновь прибывшими из Канала морскими силами, которые, по получении известий о бое, стремились соединиться с Гранд-Флитом и атаковать наш флот[83]. Встреча с этой группой нам была не страшна, но ее преследование, при данных условиях видимости, сулило мало успеха. К тому же донесения, поступившие с линейных крейсеров, показали, что I разведывательная группа не могла больше вести серьезного боя. Головные корабли III эскадры, у которых во время

продолжительного артиллерийского боя должны были сильно сократиться запасы снарядов, также не могли бы вступить в длительное успешное сражение. Из числа быстроходных легких крейсеров в моем распоряжении остались только «Франкфурт», «Пиллау» и «Регенсбург», и из-за плохой видимости нельзя было рассчитывать на воздушную разведку. Безнадежно было пытаться по всем правилам вступить в бой с появившимся на юге противником. На этом основании я отказался от дальнейших операций и приказал возвращаться.

При возвращении «Остфрисланд» в районе западнее Аиста подорвался в 7 ч. 30 мин. на мине, принадлежавшей неизвестному [257] до тех пор неприятельскому заграждению[84]. Повреждение было незначительно, корабль принял всего 400 тонн воды, ни в какой мере не потерял способности управляться и самостоятельно вошел в гавань. Я поднял сигнал «неуклонно держаться на курсе», и сзади идущие корабли прошли через заграждение, не встретив больше мин. Несколько атак подводных лодок, которым подверглись на ходу наши главные силы, оказались безуспешными отчасти благодаря внимательности летчиков, встретивших флот на параллели Листа и сопровождавших его до устья реки[85].

В течение дня все корабли и миноносцы вошли в устья рек. Особо надо упомянуть о возвращении тяжело поврежденного в носовой части «Зейдлица». Ночью крейсер имел еще одну встречу с английскими линейными крейсерами, сделавшими опознательный сигнал, на который с него ответили тем же сочетанием, после чего англичане, несмотря на то, что «Зейдлиц» открыл им вслед огонь, воздержались от дальнейшего соприкосновения[86]. «Зейдлиц» в конце концов задним ходом добрался до вильгельмсгафенского шлюза.

Вышедшие из Эмса подводные лодки получили приказание найти «Эльбинг» и поврежденные неприятельские корабли. Подводным лодкам, находившимся перед входами в английские базы, приказано было по возможности остаться на позициях еще на один день. U-46 в 18 ч. 20 мин., в расстоянии около [260] 60 миль к N от Тершелинга, встретила поврежденный корабль типа «Айрон Дьюк» («Мальборо»), имевший такую сильную охрану, что подойти на дальность действительного торпедного выстрела лодке не удалось. При произведенной тем не менее попытке атаки выпущенная торпеда не попала в цель. Из числа лодок, находившихся перед выходами из английских баз, U-21 31 мая и U-52 1 июня достигли каждая по одному попаданию в истребители миноносцев. Факт потопления в обоих случаях не мог быть установлен вследствие открытия огня неприятелем[87].

Кроме того, один из наших подводных заградителей добился исключительно важного успеха, поставив к этому времени мины в районе к W от Оркнейских островов. На этих минах 5 июня подорвался английский броненосный крейсер «Хемпшир» (11 000 т); на нем, вместе со своим штабом, погиб фельдмаршал лорд Китченер.

Потери обеих сторон

Неприятель, по осторожной оценке сделанных нами наблюдений, потерял:

1 линейный корабль типа «Куин Элизабет» 28 500 тонн

3 линейных крейсера («Куин Мэри», «Индефатигэбл», «Инвинсибл») 63 000 тонн

4 броненосных крейсера («Блэк Принс», «Дифенс», «Уорриор» и один типа «Кресси») 53 700 тонн

2 легких крейсера 9 000 тонн

13 истребителей миноносцев[88] 15 000 тонн

Всего 169 200 тонн

[261]

Наши потери:

1 линейный крейсер («Лютцов»)[89] 26 700 тонн

1 устаревший линейный корабль («Поммерн») 13 200 тонн

4 легких крейсера («Висбаден», «Эльбинг», «Росток», «Фрауэнлоб») 17 150 тонн

5 миноносцев 3 680 тонн

Всего 60 730 тонн

Почти все неприятельские корабли погибли со всем личным составом, между тем как мы смогли спасти экипаж «Лютцова», «Эльбинга» и «Ростока» и половину команды миноносцев.

Наши потери в личном составе:

2400 человек убито, 400 человек ранено.

У противника потери оценивались почти в 7000 убитыми.

В списке, приложенном к составленному им 18 июня 1916 г. описанию, адмирал Джеллико следующим образом пытался преувеличить наши потери:

Линейные корабли или линейные крейсера В действительности

2 линейных корабля дредноутного типа — достоверно — ни одного

1 линейный корабль типа «Дойчланд» — достоверно — один

1 линейный корабль или линейный крейсер — предположительно — один

1 линейный корабль дредноутного типа — предположительно — ни одного [262]

Легкие крейсера

4 легких крейсера — достоверно четыре

1 большой корабль или легкий крейсер — достоверно ни одного

Истребители миноносцев

6 истребителей миноносцев — достоверно пять

3 истребителя миноносцев — предположительно ни одного

Подводные лодки

1 подводная лодка — достоверно ни одной

3 подводные лодки — возможно ни одной

Относительно подводных лодок он глубоко заблуждался, потому что ни одна из них не принимала никакого участия в сражении.

Общее впечатление о бое было мною следующим образом изложено в моем письменном донесении от 4 июня 1916 г. кайзеру:

«Успех был достигнут благодаря целеустремленному руководству флагманов, преисполненных стремлением атаковать неприятеля, и благодаря отличной исполнительности команд, проникнутых великолепным боевым духом. Успех был возможен лишь благодаря прекрасным качествам наших кораблей и их вооружения, умелому обучению эскадр в мирное время и добросовестному одиночному обучению кораблей. Накопленный богатый опыт будет тщательно использован. Сражение доказало, что в вопросах о постройке нашего флота и о развитии отдельных типов кораблей мы руководствовались правильными стратегическими и тактическими соображениями и что поэтому мы и в дальнейшем должны идти по испытанному пути. В достижении успеха участвовали все виды оружия. Однако непосредственный и [263] косвенный перевес имела дальнобойная тяжелая артиллерия больших боевых кораблей: с ее помощью противнику была нанесена большая часть известных до сего времени потерь, и флотилии миноносцев получили возможность успешно атаковать ядро Гранд-Флита. Этот вывод не умаляет заслуг флотилий миноносцев; благодаря их атакам на большие боевые корабли в конце концов был достигнут полный отрыв от неприятеля. Большие боевые корабли — линейные корабли и линейные крейсера — были и остаются поэтому основой морского могущества. В дальнейшем их типы должны развиваться путем увеличения калибра орудий, повышения скорости хода и усиления брони и защиты подводной части. В заключение доношу, что в середине августа Флот Открытого моря, за исключением „Дерфлингера“ и „Зейдлица“, будет готов к новому бою. При благоприятных условиях во время предстоящих при этом операций мы сможем нанести противнику

чувствительные потери. Однако не может быть никакого сомнения в том, что в настоящей войне даже самый счастливый исход морского боя не сможет принудить Англию к миру. Невыгоды нашего военно-географического положения в борьбе против островного государства, обладающего значительным экономическим превосходством, не могут быть постепенно уравнены с помощью флота, и, в противовес направленной против нас блокаде, мы не сможем сами повелевать судьбой островного государства, если все наши подводные лодки будут предназначены лишь для выполнения боевых задач. Добиться в видимый срок победоносного окончания войны можно только путем глубокого подрыва основ хозяйственной жизни Англии, для чего подводные лодки должны вести борьбу против английской торговли. Я должен настоятельно отсоветовать ведение подводной войны в той ослабленной форме, в какой это имеет место до сего времени, не только потому, что это противоречит свойствам данного оружия, но и по той причине, [264] что, несмотря на величайшую добросовестность командиров, все равно невозможно избежать всякого рода случайностей, и это вынудит нас покорно идти на уступки, если мы не сможем с полной решимостью пойти напролом».

16 июля 1916 г., после того как в английской прессе было опубликовано донесение адмирала Джеллико, составленное мною описание боя было дополнено. Привожу дословный текст этого дополнительного донесения.

Состав английского флота

Вице-адмиралу Битти были подчинены:

I и II эскадры линейных крейсеров

V эскадра линейных кораблей типа «Куин Элизабет»

I, II и III эскадры легких крейсеров

I, IX, X и XIII флотилии эскадренных миноносцев.

Под управлением адмирала Джеллико находились:

I, II и IV эскадры линейных кораблей (флаг командующего флотом на головном корабле IV эскадры)

III эскадра линейных крейсеров (типа «Инвинсибл»)

I и II эскадры крейсеров

IV эскадра легких крейсеров

IV, XI и XII флотилии эскадренных миноносцев.

Расположение этих сил к концу дневного боя вытекает из нижеследующего обзора, заимствованного из книги адмирала Джеллико.

Вступление в бой английских главных сил

Адмирал Джеллико, при получении первых известий о появлении неприятеля, находился к NW от адмирала Битти.

После этого флот в строе фронта кильватерными колоннами [265] полным ходом направился на SO. I и II эскадры крейсеров шли в дозоре в голове колонны, а III эскадра линейных крейсеров (по-видимому, усиленная присоединением «Эджинкорта»[90]) была выслана вперед на помощь адмиралу Битти.

На III эскадре, выдвинувшейся в район к востоку от головного корабля адмирала Битти, в 19 ч. 30 мин. на SW услышали орудийные выстрелы и заметили вспышки выстрелов, после чего легкий крейсер «Честер» был выслан в разведку, а сама эскадра легла на курс NW.

Незадолго до 20 ч. «Честер» натолкнулся на нашу II разведывательную группу, огонь которой вызвал на нем пожар. Преследуя «Честер», II разведывательная группа натолкнулась на III эскадру линейных крейсеров и попала под ее обстрел. Около 20 ч. атаки нашей IX флотилии и 12-й полуфлотилии миноносцев были направлены именно против III эскадры линейных крейсеров. Эта эскадра, в 20 ч. 10 мин. замеченная адмиралом Битти, в 20 ч. 21 мин. заняла место впереди предводительствуемых им I и II эскадр линейных крейсеров.

Адмирал Джеллико в 19 ч. 55 мин. заметил вспышки выстрелов (схема 29). Он не в состоянии был разобраться в расположении нашего флота. Невязка между счислимыми местами флагманского корабля Джеллико и кораблей адмирала Битти усилила неуверенность в оценке обстановки. В донесении говорится, что трудно было отличить своих от неприятеля. В 20 ч. 14 мин., находясь между I и II эскадрами линейных крейсеров и V эскадрой линейных кораблей, флот повернул на Ost, выстраиваясь в одну кильватерную колонну. В 20 ч. 17 мин. I эскадра линейных кораблей открыла огонь по нашим головным линейным кораблям. После этого эскадры линейных кораблей с перерывами принимали участие в сражении до 22 ч. 20 мин. Незадолго до открытия огня эскадрами [266] линейных кораблей I эскадра крейсеров вступила в бой с легкими силами Флота Открытого моря. В 22 ч. 50 мин., т. е. в промежутке времени между первой и второй атаками нашего флота, адмирал Битти поставил III эскадру линейных крейсеров позади II эскадры линейных крейсеров. В 21 ч. 06 мин. головной линейный корабль Гранд-Флита лег на S. Сложившееся у нас общее представление о ходе боя лишь дополняется английскими данными, но не изменяется ими.

Действия противника в течение ночи

В 21 ч. 45 мин. адмирал Битти потерял наш флот из виду, поэтому он направил I и II эскадры легких крейсеров в разведку на W и в 22 ч. 20 мин. сам, с I и II эскадрами линейных

крейсеров, повернул им на поддержку также на W. Непосредственно после этого произошло изложенное в моем описании боя столкновение с головными частями Флота Открытого моря, состоявшими из IV разведывательной группы, I разведывательной группы и II эскадры. Из того, что наши корабли уклонились к W, у английского адмирала должно было сложиться предположение, что наши главные силы также легли на курс W, и он последовал этому движению. То обстоятельство, что одновременно с переводом нашей II эскадры в хвост колонны мы тотчас снова легли на курс, имея теперь во главе I эскадру, привело к тому, что боевые силы адмирала Джеллико проскочили у нас под носом на W и окончательно потеряли с нами связь[91]. Английские главные силы после боя, очевидно, разделились на две части. Адмирал Джеллико в своем донесении об этом умалчивает. Одна часть, состоявшая из больших [267] боевых кораблей и легких сил, по-видимому, направилась на N и на Ost, потому что в 5 ч. 1 июня она была ясно усмотрена с L-24 под берегом в бухте Яммер. Возможно, что это были обе концевые эскадры, которые в 21 ч. 25 мин, перед атакой наших VI и IX флотилий миноносцев, уклонились в сторону и, по-видимому, потеряли после этого связь с Гранд-Флитом[92].

Другая часть под предводительством адмирала Джеллико, состоявшая, по наблюдениям с L-11, из восемнадцати больших боевых кораблей, трех линейных крейсеров (вероятно, III эскадра линейных крейсеров) и многочисленных легких кораблей, — до 22 ч. 46 мин. шла на S, а затем легла на курс SW. Судя по принятым английским радио, видно, что эта часть флота шла 15-узловым ходом. Имея эту скорость и лежа на этом курсе, она должна была около полуночи пересечь наш курс в 10–15 милях впереди нашего головного корабля, позднее же она взяла курс на середину линии Хорнс-риф — Тершелинг, где и была усмотрена в 5 ч. на курсе NNO с L-11[93].

Последствия поведения противника в течение ночи

Адмирал Джеллико говорит о своем намерении заставить нас с наступлением дня снова вступить в бой. Прежде всего остается неясным, почему в таком случае часть Гранд-Флита в течение ночи направилась в бухту Яммер. Далее, остается непонятным, почему, сражаясь до 4 ч. 30 мин. с нашими главными [268] силами и поддерживая с ними соприкосновение в течение всей ночи, легкие силы противника не нашли никакой возможности поставить адмирала Джеллико и адмирала Битти в известность относительно нашего местонахождения, нашего курса и нашей скорости. Независимо от этого следует признать, что уже один лишь грохот наших орудий и горящие неприятельские крейсера и

миноносцы должны были бы указать английским главным силам наш путь. Во всяком случае, имеется налицо тот факт, что к утру 1 июня главные силы противника разбились по меньшей мере на три группы: одна находилась севернее, другая, с адмиралом Битти, к NW и третья, под управлением адмирала Джеллико, — к SW от Хорнс-рифа. Очевидно, что это раздробление главных сил, которое может быть объяснено лишь тем, что после дневного боя общее управление флотом было утеряно Джеллико, — вынудило командующего флотом уклониться от нового сражения[94]. [270]

Глава XI
После боя

В 15 ч. 1 июня «Фридрих дер Гроссе» стал на якорь на рейде Вильгельмсгафена. Команды всех наших кораблей при прохождении флагманского корабля приветствовали его дружными криками «ура». На линейных кораблях, побывавших под сильным огнем, с внешней стороны ничего не было заметно. Но при ближайшем рассмотрении становилось ясно, что на кораблях произошли значительные разрушения. Однако броневая защита с полным успехом выполнила свое назначение по предохранению жизненных частей кораблей, и ни один из них не потерял способности управляться. «Кениг» и «Гроссер Курфюрст» подошли к верфи, так как их якорное устройство было разбито. Прежде всего были приняты верфью линейные крейсера, на которых и с внешней стороны разрушения были во много раз значительнее. Удивительно было, что корабли сохранили в подобном состоянии свою боеспособность и управляемость. Это произошло главным образом благодаря неудовлетворительному действию английских снарядов крупных калибров, разрывная сила которых не соответствовала их размерам. Осколки некоторых 34-см и 38-см снарядов были настолько велики, что по ним можно было целиком восстановить форму снаряда. Техническая комиссия из представителей государственных военно-морских учреждений произвела тщательный осмотр повреждений, чтобы извлечь отсюда полезные выводы. При этом нам удалось настоять на принятии окончательного решения относительно долго обсуждавшегося вопроса о противоторпедных сетях; решено было, что сети должны быть немедленно сняты. Ведь на большинстве кораблей они были до такой степени повреждены, что возможность их использования непосредственно после боя была совершенно исключена; зато во [271] многих случаях сети, вырванные из своих гнезд, свешивались в опасном положении, и только чудом они не попали на винты. Общее впечатление от всех повреждений было таково, что наши корабли, благодаря их великолепной постройке, показали исключительную живучесть.

Прежде всего необходимо было выработать порядок починки кораблей. Вильгельмсгафенскому заводу было поручено исправление повреждений на линейном крейсере «Зейдлиц» и на кораблях I эскадры, из которых «Остфрисланд», из-за подрыва на мине, и «Гельголанд», в результате надводной пробоины,

нуждались в доке. Линейные корабли «Гроссер Курфюрст» и «Маркграф», а также линейный крейсер «Мольтке» направились для ремонта в Гамбург на заводы «Блом и Фосс» и «Вулкан». Линейный корабль «Кениг» и линейный крейсер «Дерфлингер» (последний после предварительной починки в плавучем доке в Вильгельмсгафене) через канал кайзера Вильгельма пошли в Киль на императорский завод и на завод Ховальдта.

Императорские заводы в Киле и в Вильгельмсгафене, а также частные заводы, принимавшие участие в ремонте, благодаря великолепной организации работ добились больших заслуг в деле восстановления боеспособности флота.

Если английский флот действительно так дешево отделался, как об этом можно было судить по сообщениям прессы, то следовало считаться с тем, что англичане не замедлят воспользоваться случаем, чтобы предпринять мощное нападение. Но этого не произошло. Наши заботы были направлены к тому, чтобы как можно скорее снова выйти в море и нанести новый удар. К середине августа флот, исключая линейные крейсера «Зейдлиц» и «Дерфлингер», был готов. Кроме того, флот получил подкрепление в виде нового линейного корабля «Байерн», первого корабля, вооруженного 38-см орудиями.

Ютландский бой вызвал в стране повышенное внимание к деятельности флота. Относительно развития боя и его последствий могут быть высказаны следующие соображения. [272]

Бой произошел в результате планомерных действий, клонившихся к тому, чтобы путем все большего обострения проводимых нами операций (вплоть до предпринятого под конец обстрела английского побережья) вывести неприятеля из его выжидательного положения. Это должно было помешать существовавшему у англичан намерению удушить Германию, не подставляя свой собственный флот под огонь германских орудий. Неотложность этой задачи усугублялась для нас тем соображением, что из-за прекращения подводной войны невозможно было непосредственно перерезать жизненный нерв Англии. Мы должны были поэтому всеми способами пытаться доказать, что германский Флот Открытого моря желал и был в состоянии вступить с англичанами в бой, чтобы способствовать намерению Германии добиться самостоятельности в вопросе о развитии заокеанских связей. Идея Германии, олицетворенная созданием флота, должна была найти себе разрешение в бою, иначе ей грозила гибель. Проведение боя строится на основном положении, согласно которому сторона, уступающая в численности, не должна уклоняться от схватки с превосходящими

силами, если только имеется налицо твердое стремление к бою.

Предварительный бой крейсеров, который длился около двух часов и в течение которого было уже доказано превосходство нашей артиллерии, развился в столкновение со значительно превосходившими нас неприятельскими главными силами. Попытки англичан привести нас в окружение Гранд-Флитом и отрезать нам путь к отступлению превратились для англичан в поражение в том отношении, что нам удалось дважды врезаться со всей мощью в середину неприятельской линии, вырваться из намеченного при этом охвата и, идя навстречу новому охвату, силой, несмотря на все предпринятые в течение ночи атаки, проложить себе путь к Хорнс-рифу. При этом неприятель понес в корабельном составе по меньшей мере вдвое большие, а в личном составе втрое большие потери, чем мы. [273]

Англичане со всем своим превосходством в силах потерпели крах в том отношении, что они не смогли удержать с нами тесного соприкосновения, а по окончании дневного боя общее руководство английским флотом было потеряно. Английские линейные крейсера после столкновения с нашим авангардом к наступлению темноты непонятным образом потеряли с нами соприкосновение. Они попусту толкались в Северном море. К концу боя английский флот потерял взаимную связь и вновь собрался воедино лишь на следующий день, в 18 ч. Джеллико после непрестанных ночных боев, сопровождавшихся для англичан большими потерями, на следующее утро не смог уже нас атаковать, хотя он располагал для этого необходимыми силами с достаточной скоростью хода. Мы смогли доказать всему миру, что английский флот не обладал непреоборимостью, которой он так славился. Мы смогли отстоять в бою право германского народа на свободу морей. Вместе с тем бой доказал, что постройка нашего флота в виде Флота Открытого моря по существу была правильна. Германская национальная идея, направленная против эгоизма Англии, могла быть проведена в жизнь только с помощью Флота Открытого моря. Конечно, сверх того в качестве средства ведения войны должна была найти себе полное применение подводная лодка, чтобы можно было добраться до жизненного нерва Англии.

Это последнее соображение я отстаивал также и вопреки мнению государственного канцлера, 30 июня инспектировавшего флот. Я выдвинул его и в моем докладе кайзеру от 4 июля и особенно по той причине, что из сообщений начальника Адмирал-штаба и начальника морского кабинета я узнал о существовавшем намерении вновь предпринять подводную войну в ее прежней недостаточной форме. Государственный канцлер нарисовал мне

подробную и очень мрачную картину положения, вынуждавшего предохранить в этот момент Германию от выступления новых противников, появление которых, по его убеждению, стало бы неизбежным в результате объявления [274] неограниченной подводной войны. Я привел ему военные соображения, по которым ведение подводной войны в форме крейсерства подводных лодок было бы недействительным. О том, когда именно политические соображения позволяли применить против Англии наиболее действенные методы ведения войны, надлежит судить органам государственного управления. Я, как командующий флотом, не беру на себя смелости давать в этом направлении какие-либо советы, так как это дело Адмирал-штаба. Но я не мог бы сказать, что я согласен с тем, чтобы подводная война велась в ограниченной форме, которая во всех отношениях представляется неудовлетворительной. Государственный канцлер также заявил о своем нежелании содействовать подобному решению, так как именно при этом способе ведения войны не исключена была возможность возникновения инцидентов, которые могли бы вызвать осложнения, и это привело бы к тому, что судьба германского народа могла находиться в руках любого командира германской подводной лодки.

Перед своим отъездом из Вильгельмсгафена канцлер устроил встречу с находившимися там адмиралами, причем он высказал надежду, что в этой войне удастся, быть может, снова пустить в ход все виды военно-морского оружия. После этого посещения мне стало совершенно ясно, что подводная война против английской торговли едва ли будет вновь предпринята в ближайшем будущем, точно так же как на основе мнения, высказанного государственным канцлером, у меня создалось впечатление, что причиной этого являлось для него нежелание еще больше раздражать Англию и доводить войну с этой страной до состояния «борьбы до последней капли крови».

Впредь до восстановления боеспособности флота миноносцы продолжали свои усилия, клонившиеся к тому, чтобы напасть на неприятеля. Ввиду преимуществ, которыми обладал в этом отношении фландрский опорный пункт, туда была переведена одна флотилия. Но позднее путем посылки попеременно частей различных флотилий предполагалось дать всем миноносцам [275] случай возможно лучше изучить на опыте местные условия выполнения боевых операций. Однако впоследствии сочтено было более выгодным откомандировать одну флотилию в постоянное распоряжение флотского корпуса, что позволяло наилучшим образом использовать однажды приобретенное уже знакомство с местными особенностями театра.

В начале августа, когда ночи стали темнее, явилась возможность вновь предпринимать воздушные налеты. Первый налет был произведен в ночь со 2-го на 3-е на юго-западные графства: Норфолк, Суффолк и Эссекс. Лондон также был основательно забросан бомбами. В ночь с 8 на 9 августа произошел еще один налет, на этот раз на среднюю часть Англии, а в конце месяца, в ночь с 24 на 25 августа, — третий налет на Сити и на юго-западные кварталы Лондона, как то: Харвич, Фолькстон, Дуврский рейд. При этом участвовал один армейский воздушный корабль. Из всех этих налетов, несмотря на энергичные противомеры, наши воздушные корабли возвратились целыми и невредимыми. Выяснилось, что условия для производства налетов стали труднее, так как английская противовоздушная оборона явно улучшилась. Чем больше Англия усиливала свои войска на континенте и на других театрах, чтобы добиться против нас победы на суше, тем неприятнее было ей сознавать, что приходилось всячески подкреплять охрану против цеппелинов.

В промежуток времени между этими двумя периодами предпринятых в августе воздушных налетов воздушные корабли были использованы для разведывательной службы при первом выходе флота, который был намечен после вступления в строй поврежденных кораблей и вновь был направлен в сторону Сандерленда. В поведении английского флота в стратегическом отношении нельзя было усмотреть никаких перемен. С нашей стороны по-прежнему велась вялая подводная война против торговли в зоне Англии. Подводные же лодки, числившиеся при флоте, были готовы для боевого применения. [276]

В лице этих двух вспомогательных средств — воздушных кораблей и подводных лодок — я нашел способ, с помощью которого можно было уравнять прочие преимущества английского флота. Система расположения подводных лодок перед выходами из английских гаваней в принятой нами форме 31 мая не принесла никакой пользы, и она оказалась бы недействительной также и в том случае, если бы ко времени выхода подводных лодок английский флот находился уже в море. Неудовлетворителен был также и способ расстановки подводных лодок. Перед Ферт-оф-Фортом находилось в то время семь подводных лодок, занявших там выжидательные позиции. Они распределились по секторам, которые радиально расходились из узловой точки, находившейся в устье бухты. Чем больше приближались лодки ко входу в бухту, тем теснее они сближались у этой исходной точки и могли вследствие этого помешать друг другу или быть принятыми за неприятельские лодки. Если же они

находились мористее, то расстояние между ними увеличивалось, и взаимное расположение лодок становилось совершенно неправильным, вследствие чего для неприятеля мог быть облегчен беспрепятственный прорыв. Предпочтительнее было испытать метод применения подвижных позиционных линий, которые должны были заниматься подводными лодками на вероятных путях приближения неприятеля. В середине августа находящиеся в распоряжении лодки были разделены на три группы, из которых две были образованы из лодок, состоявших при флоте, а третья — из подводных лодок флотского корпуса Фландрии. Обе первые группы должны были сперва занять позиционные линии I и III (схема 30), чтобы во время выхода флота служить для него прикрытием с обоих флангов. Фландрским лодкам надлежало построиться с таким расчетом, чтобы охранять флот с флангов и с тыла от боевых сил, которые, быть может, подошли бы со стороны Канала. Кроме линий I и III были предусмотрены еще и иные позиции, которые должны были заниматься по прошествии известного промежутка времени или по условному [277] короткому сигналу. Чтобы облегчить управление лодками в соответствии с намерениями и передвижениями флота, командующий подводными лодками на время операции флота поместился на одном из линейных кораблей.

План действий флота заключался в том, чтобы с наступлением ночи выйти в море и совершить днем переход через Северное море к английским берегам с тем, чтобы дать возможность действовать линиям подводных лодок. Если бы это не привело к столкновениям с неприятелем, то надлежало продолжать поход вплоть до английских берегов и с заходом солнца обстрелять Сандерленд. В то время как флот после обстрела возвращался бы ночью в Германскую бухту, подводные лодки должны были занять вторую позицию на вероятных путях приближения неприятеля на тот случай, если он, как этого следовало ожидать, направится к месту обстрела. В 22 ч. 18 августа флот вышел из Яде и избрал показанный на карте путь (схема 30). В походе участвовали в полном составе III и I эскадры, а II эскадре была поручена охрана Германской бухты. Крейсера шли в 20 милях впереди флота и должны были сохранять это расстояние в течение всего похода на запад. В I разведывательной группе недоставало двух линейных крейсеров, починка которых еще не была закончена; поэтому в поддержку крейсерам были выделены новый линейный корабль «Байерн», присоединившийся к флоту после Ютландского боя, а также линейные корабли «Гроссер Курфюрст» и «Маркграф». Необходимость этого

подкрепления вызывалась также и тем соображением, что на стороне англичан к крейсерам опять могла быть придана быстроходная эскадра, состоявшая из кораблей типа «Куин Элизабет». При расстоянии в 20 миль между нашими крейсерами и главными силами в случае встречи с неприятелем становилось возможным осуществить непосредственное тактическое взаимодействие между обеими группами. При ясной погоде, господствовавшей на следующий день, 19 августа, в течение всего похода были видны клубы дыма крейсерской группы. Восемь воздушных [278] кораблей, среди них три новых корабля улучшенного типа, расположились в воздухе вокруг флота. Я надеялся, что благодаря этому смогу получить своевременное предупреждение о вторжении сильнейших отрядов английского флота в пределы района, охваченного наблюдением с воздушных кораблей. Намеченное планом продвижение флота протекало по показанному на схеме пути вплоть до 14 ч. 23 мин.

В 5 ч. 30 мин. наш авангард имел встречу с подводной лодкой, что побудило меня уклониться с флотом в сторону. Однако подводной лодке удалось все же еще раз подойти на дальность выстрела к концевому кораблю нашей колонны. В 7 ч. 05 мин. с «Вестфалена» сообщили, что торпеда попала в среднюю часть корабля, в правый борт. Хотя корабль получил лишь незначительное повреждение, я не мог все же не учитывать, что в случае дальнейших столкновений он мог бы быть потоплен в результате получения второй подводной пробоины, и предпочел поэтому отказаться от участия корабля в походе. «Вестфален» смог возвратиться в Яде самостоятельно и подвергся на обратном пути еще одной атаке, причем торпеда не попала в цель. В первой половине дня о противнике поступали различные донесения с воздушных кораблей и от подводных лодок.

Расположение неприятельских боевых сил или отдельных соединений, о которых поступили сообщения, показано на схеме 30. Так, в 8 ч. 30 мин. с L-13 были обнаружены две флотилии истребителей и эскадра крейсеров невыясненного типа, шедших большим ходом на SW, а в 10 ч. 40 мин. — несколько легких крейсеров, шедших с тремя флотилиями на NO[95]. Наша главная радиотелеграфная станция Неумюнстера [279] по принятым и расшифрованным радиограммам смогла установить, что английский флот находится в море, и сообщила нам об этом. В 10 ч. 10 мин. U-53 заметила три больших боевых корабля и четыре легких крейсера, шедших на N.

Около полудня с L-21 сообщили о неприятельских боевых силах, направлявшихся на NO. С U-52 в 13 ч. 40 мин. сообщили, что в 9 ч. были замечены шедшие на NO четыре легких крейсера,

один из которых («Ноттингем». — Прим. ред.) лодка уничтожила. Таким образом, позиционная линия подводных лодок уже начала действовать. Но на основе всех полученных донесений еще нельзя было составить себе общей картины относительно предпринятых неприятелем противомер. Мы могли допускать, что он был извещен о нашем выходе, потому что подводная лодка, атаковавшая «Вестфален», за истекший с 7 ч. промежуток времени должна была послать в Англию соответствующее донесение. От остальных воздушных кораблей еще не поступало никаких извещений о появлении более крупных соединений.

Получив в 14 ч. 22 мин. с L-13 донесение о замеченном им в 13 ч. 30 мин. в квадрате 156 крупном неприятельском соединении в составе около тридцати боевых единиц, шедших курсом N, я решил атаковать этот отряд. Крейсерской группе было приказано приблизиться, и после соединения с нею флот, в строе фронта кильватерными колоннами (по дивизиям), направился на SO. В 14 ч. 30 мин. от L-13 поступило еще одно донесение о неприятельских боевых силах, находившихся в квадрате 144, шедших примерно на NO и состоявших из шестнадцати истребителей, малых и больших крейсеров и линейных кораблей. Если бы обе стороны продолжали идти теми же курсами, то столкновения можно было ждать уже через 2 часа. II разведывательная группа и II флотилия миноносцев были высланы вперед в тактическую разведку. В 15 ч. 50 мин. с L-13 сообщили, что при вынужденном уклонении от грозового облака связь с неприятелем была потеряна. К сожалению, воздушному [280] кораблю не удалось восстановить связь. Но я надеялся получить в скором времени сведения о неприятеле от высланных вперед разведчиков, так как срок для ожидавшейся встречи уже истек. Но и от них не поступало никаких донесений. Либо неприятель изменил за это время курс, будучи обеспокоенным присутствием цеппелина, который несомненно должен был производить разведку для флота, либо координаты воздушного корабля из-за ненадежности счисления были неверны. Флот продвинулся уже на S настолько, насколько это позволяло находившееся там минное поле. Тогда же — это было в 16 ч. 35 мин. — было приказано повернуть на ONO. Надежды встретиться еще с находившимся на юге неприятелем исчезли, для обстрела же Сандерленда в течение того же дня было уже слишком поздно. В то время как флот шел еще на SO, от U-53 и от двух других воздушных кораблей, L-11 и L-31, поступили различные донесения о неприятеле, из которых можно было заключить, что в районе, находившемся в расстоянии около 60 миль к N от нашей линии пути, были сосредоточены

превосходящие неприятельские силы, направлявшиеся к нашей прежней (вестовой) линии курса[96]. U-53 следовала за неприятельским флотом до 16 ч. 30 мин., после чего он скрылся из виду в южном направлении. Позднее, в. 21 ч., она снова случайно встретилась с неприятельскими главными силами, шедшими [281] на этот раз на NW. В 22 ч. 45 мин. они прошли на расстоянии торпедного выстрела мимо U-65, так что этой лодке представился случай произвести атаку, и один большой боевой корабль был поврежден взрывом торпеды[97]. После этого английский флот, шедший большим ходом, скрылся в северном направлении. Другая наша подводная лодка, U-66, встретилась около 18 ч. с шестью броненосными и несколькими быстроходными легкими крейсерами, шедшими сперва на SO, а затем на NW. Ей удалось потопить одной торпедой миноносец и тяжело повредить двумя торпедами легкий крейсер типа «Чатам»[98]. Эта же группа была обнаружена с L-31. Из донесений, посланных в 18 ч. с U-53 и L-31, было видно, что английские главные силы в 18 ч. прекратили поход на S и повернули обратно на NW. Относительно присутствия южного отряда, об обнаружении которого в 14 ч. 43 мин. сообщили с L-13, в дальнейшем ничего установить не удалось, за исключением того, что, начиная с 19 ч. 40 мин., шесть легких крейсеров и две флотилии истребителей сопровождали германские главные силы курсом Ost вплоть до наступления темноты. Сперва о них сообщили с L-11, а затем их обнаружили также и с кораблей. Англичане в свою очередь должны были опознать наши большие корабли, развивавшие густые клубы дыма, и, судя по постоянству одинакового с нами курса, можно было предполагать, что они будут поддерживать с нами соприкосновение [282] вплоть до того момента, когда представится возможность произвести ночную атаку.

Возник вопрос, следует ли выслать против них наши легкие крейсера и миноносцы, чтобы их отогнать, но я отказался от этой мысли, так как надо было считаться с превосходством в скорости хода англичан; я полагал также, что во время ночных атак можно будет использовать опыт, с успехом примененный в ночь на 1 июня. Но чтобы атаки миноносцев не застигли нас врасплох, на время обратного ночного перехода во главе нашего авангарда был поставлен сильный отряд миноносцев.

Представлявшийся английским миноносцам благоприятный случай произвести ночную атаку на весь наш флот не был ими использован[99]. К великому нашему изумлению, в 20 ч. 10 мин. с L-11 сообщили, что неприятель удалился в SO-м направлении и в 22 ч. 10 мин. окончательно отвернул и скрылся из виду. Все

сказанное относилось, вероятно, к группе малых кораблей, впервые замеченных с L-13 и отделившихся от своих линейных кораблей[100].

На обратном пути никаких событий не произошло. Крейсер, атакованный U-66, на следующий день был вновь встречен U-63 в то время, как его буксировали в гавань. Несмотря на сильную охрану, U-63 произвела атаку и достигла двух попаданий торпедами, повлекших за собой потопление крейсера. Охранявшие его миноносцы тотчас предприняли охоту за [283] U-63, и один из них настиг лодку и слегка ее таранил, не причинив ей особых повреждений.

U-66 сообщила о своей встрече с неприятелем следующее: в 17 ч. она заметила легкий крейсер и две флотилии истребителей, а за ними — шесть линейных крейсеров, шедших на SO, и смогла выпустить торпеду по четырехтрубному истребителю, по-видимому, типа «Мохаук». Вскоре после попадания торпеды корма истребителя, вышла высоко из воды, а передняя часть корпуса погрузилась в воду до третьей трубы[101]. Вслед за тем все соединение крейсеров сделало поворот. U-66 предприняла теперь атаку на легкие крейсера, шедшие позади 25-узловым ходом. Она выпустила 2 торпеды по легкому крейсеру типа «Чатам»; одна торпеда попала в носовую часть, а другая — в турбинное отделение. Корабль тотчас остановился, имея сильный крен. Уйдя под воду от неприятельских истребителей, U-66 смогла произвести еще одну атаку лишь через 2½ часа. Вскоре после выстрела торпедой наша лодка увидела в расстоянии 300 м истребитель, приближавшийся к ней самым полным ходом. Подводная лодка быстро ушла на глубину. Вскоре после этого над лодкой произошел взрыв, свет погас, с двух люков соскочили задрайки, и крышки люков приподнялись, в носовое и кормовое отделения хлынула вода, но, к счастью, люки сами собой закрылись благодаря давлению воды. Лодка преследовалась истребителями до темноты, и к этому времени крейсер скрылся из виду.

U-65, имевшая под вечер встречу с английским флотом, донесла об этом следующее. Она заметила в вечерних сумерках английский флот, приближавшийся к ней курсом W в составе трех эскадр, шедших кильватерными колоннами в строе фронта; [284] две эскадры насчитывали каждая от семи до восьми больших боевых кораблей, и одна состояла из пяти кораблей типа «Айрон Дкж» и «Центурион». Первая эскадра шла на NW, остальные равнялись по ней; в хвосте держались броненосные крейсера, шедшие метрах в пятистах уступом влево. Сблизившись самым полным ходом, U-65 с расстояния около 16 кабельтовых

выпустила залп из четырех торпедных аппаратов, рассеяв его по головному броненосному крейсеру. Подводная лодка находилась в полупогруженном положении, имея наблюдателя в рубке. По прошествии около 3 минут позади задней трубы концевого линейного корабля поднялся столб огня шириной около 20 м и высотой до 40 м. Одновременно вырвались мощные клубы пара. Через минуту пламя исчезло. Когда этот корабль удалось разглядеть опять, виден был только корпус без труб и мачт, между тем как силуэты соседних кораблей легко можно было различить целиком, вместе с трубами и мачтами. Торпедный выстрел был произведен в 22 ч. 45 мин. в широте 55°25′ N и долготе 0°30′W. После атаки пришлось уйти на большую глубину, так как главные силы были окружены эскадренными миноносцами, количество которых составляло около сорока. В отношении корабля, в который попала торпеда, среди наблюдателей существовало лишь то разногласие, что по мнению одних это был концевой линейный корабль третьей эскадры, а по мнению других — головной линейный крейсер[102]. [285]

Применение наших подводных лодок на подвижных позиционных линиях, как и следовало ожидать, увенчалось успехом[103]; во всяком случае, оно доказало свое преимущество перед системой выжидания у неприятельских исходных баз, которая к тому же должна была оказаться бесполезной, если корабли находились уже в море. Подводные лодки на этот раз оказали также хорошую услугу и в деле разведки; особая настойчивость в поддержании связи с неприятелем была проявлена подводной лодкой U-53.

Своевременность донесений с воздушных кораблей при их небольшом числе (8) и при обширности района, за которым мы должны были наблюдать, оказалась совершенно необеспеченной. При последующем развитии тактических свойств наших воздушных кораблей следует ожидать, что некоторые из них будут обладать большей дальностью полета, что позволит заблаговременно установить место нахождения неприятельских главных сил. Во всяком случае, кольцо охраны должно состоять из большого числа воздушных кораблей.

Если при этом выходе не произошло ожидавшегося столкновения с неприятелем, то все же неприятелю было доказано, что он должен остерегаться нападения нашего флота. Из последующих английских сообщений нам стало известно, что когда английский адмирал попал на нашу позиционную линию [286] подводных лодок, он почувствовал себя «точно в заколдованном круге», и ему пришлось как можно скорее уходить на N. Совместные действия нашего флота с подводными лодками

в этой впервые примененной здесь форме могли привести к крупному успеху. Английский флот был на этот раз в полной готовности для того, чтобы отбить нападение на английские берега, и надо полагать, что в 16 ч. оба флота вступили бы в бой, если бы донесение с L-13 не побудило меня идти на S, чтобы атаковать находившиеся там неприятельские корабли. Предпринимая поход, мы питали главную надежду, что удастся разбить неприятеля по частям. Обстрел Сандерленда имел второстепенное значение и должен был служить лишь средством для достижения этой основной цели. Когда мне представился случай напасть на юге на неприятельские корабли, я не мог этого не сделать.

На начало сентября был намечен подобный же поход, и снова подводные лодки должны были обеспечить флоту фланговое прикрытие. Но на этот раз предполагалось осуществить эту задачу несколько иным способом, так как расположение подводных лодок (на каждой позиции) в одну линию еще не давало уверенности в том, что если неприятель попадет на позиционную линию, то подводные лодки, занимающие эту линию, обязательно подойдут на дальность выстрела торпедой. Неприятельское сторожевое охранение, если оно первым заметило подводную лодку, имело возможность помешать ее атаке, прочие же подводные лодки, занимавшие на позиционной линии соседние места, находились бы слишком далеко для того, чтобы принять участие в атаке. На этом основании избран был иной метод в расчете на расположение лодок лишь на пути нападающего противника, но в пределах несколько большего района, причем подводные лодки должны были расположиться в три ряда в шахматном порядке и прикрыть в общей сложности полосу длиной около 100 миль. К сожалению, осуществить план не удалось, так как неблагоприятная погода исключала возможность воздушной разведки. [287]

Когда же в начале октября было уже сделано распоряжение о приведении в исполнение этого плана, для его осуществления возникло новое препятствие в виде изданного постановления высшего военного командования о немедленном возобновлении подводной войны против торговли. Поскольку отпала возможность использовать подводные лодки, я был вынужден избрать для осуществления операции иное направление, не пытаясь предпринимать нападение на английские берега с наведением противника на наши позиции подводных лодок (прежде чем произошло бы непосредственное столкновение флотов); взамен этого намечалось широкое применение миноносцев для дальнего набега на торговые пути в Северном

море с захватом призов. Флот должен был служить прикрытием для высланных вперед легких боевых сил. Если я не в состоянии был повысить боевую мощь флота путем использования подводных лодок, то мне следовало позаботиться о том, чтобы выбрать место для боя с таким расчетом, чтобы для нас оставалась возможность принять бой лишь при наличии благоприятных условий. По опыту Ютландского боя для исхода артиллерийского состязания существенное значение имело положение относительно ветра и солнца, а также продолжительность промежутка времени до наступления темноты, так как противник располагал сильными резервами, которые могли вступить в бой еще в совершенно исправном состоянии.

Гибель «Поммерна» показала, что корабли этого типа не обладали достаточной живучестью для того, чтобы втягивать их в тяжелое сражение. Тактика англичан позволяла предвидеть, что нашей II эскадре не удалось бы использовать ни ее артиллерию, ни ее устаревшие торпеды, дальность действия которых не достигала 33 кабельтовых. На будущее время я решил не брать с собой эту эскадру и поручил ей, на время отсутствия флота, охрану Германской бухты. Для того чтобы путем своевременного получения донесений избежать атак английских подводных лодок, предусматривалась заблаговременная высылка [288] флотилии миноносцев в тот район, который лежал на пути нашего флота.

19 октября флот предпринял намеченный поход в среднюю часть Северного моря (схема 14), но при проведении этой операции миноносцы из-за бурной погоды нельзя было выслать так далеко, как это предусматривалось нашим планом. Столкновения с неприятелем при этом не произошло[104].

Хотя последовавшее в начале октября распоряжение о возобновлении подводной войны на основе призового права и подверглось критике, так как оно было не по вкусу флоту и отвергалось также и командиром флотского корпуса во Фландрии, адмиралом фон Шредером, тем не менее по мере возможности подводную войну следовало поддержать силами надводного флота. По возвращении флота из похода, предпринятого 19 октября, две флотилии миноносцев были посланы во Фландрию, чтобы напасть оттуда на охрану заграждений Канала (Дуврский патруль. — Прим. ред.) и этим облегчить проход для наших подводных лодок. Первый командующий флотилиями миноносцев, коммодор Михельсен, в связи с этим намерением также был направлен во Фландрию для ознакомления с местными условиями. 23 октября 1916 г. III и IX

флотилии миноносцев предприняли поход в Зеебрюгге, куда они и прибыли 24 октября, незадолго до рассвета. Осуществление этого [289] перехода от Гельголанда до Зеебрюгге и обратно свидетельствует об изменении обстановки, происшедшем с того времени, как подверглась истреблению 7-я полуфлотилия, высланная в октябре 1914 г. из Эмса. Теперь уже имело место значительно более частое поддержание сношений с Фландрией, в виде обмена флотилий и переброски туда новых миноносцев; как правило, подобные задачи выполнялись без помехи, и во всяком случае, их осуществление не рассматривалось больше как выполнение особой боевой операции.

В ночь с 26 на 27 октября обе флотилии, подкрепленные состоявшей в распоряжении флотского корпуса полуфлотилией, произвели нападение на неприятельские сторожевые корабли, охранявшие заграждения Канала, и на военные транспорты, передвигавшиеся в районе к W от этой линии. Охрана этого заграждения, по всем наблюдениям, состояла из мелких судов и рыболовных пароходов, частью снабженных сетями и, кроме того, из отдельных истребителей миноносцев. Во всяком случае, заграждение представляло собой в высшей степени тяжелое препятствие для прохода наших подводных лодок, и возникала опасность попасть на выставленные сети. Поход сквозь линию сторожевого охранения далее на W представлял собой предприятие, при осуществлении которого приходилось считаться с сильным противодействием. Если лодкам и удавалось подойти к линии сторожевого охранения незамеченными, то, начиная с того момента, когда командующий в Дуврском проходе получал сведения о приближении наших лодок, следовало ожидать, что вскоре же в проходе между Дувром и Кале сосредоточатся более значительные боевые силы.

Взгляд на карту показывает, что наши корабли, при продвижении на W от Дюнкерка или от Дувра, могли быть отрезаны от Зеебрюгге, так же как и в том случае, если бы они направились к южному выходу из Даунса, чтобы вызвать беспокойство в устье Темзы. Фландрская полуфлотилия сама по себе была недостаточно сильна для того, чтобы предпринять подобное [290] нападение. Относительно обращения с пароходами, которые могли быть встречены во время набега, было дано распоряжение, согласно которому суда, идущие без огней на пересечку Канала, следовало рассматривать как военные транспорты и обстреливать без предупреждения и, наоборот, с судами, идущими с установленными огнями, надлежало поступать в соответствии с призовым правом и при этом во всех случаях, т. е. независимо от того, сопровождали ли их военные

корабли или они по собственной вине попадали в сферу боя.

III и IX флотилии миноносцев и фландрская полуфлотилия в 16 ч. 30 мин. вышли из Зеебрюгге; коммодор Михельсен находился на головном миноносце 5-й полуфлотилии. Противника удалось застать врасплох. В результате набега было потоплено одиннадцать охранных и сторожевых пароходов и тяжело повреждено несколько других охранных пароходов; с одного из них 10 человек было взято в плен. Кроме того, были уничтожены два неприятельских эскадренных миноносца, и в 8 милях южнее Фолькстона был потоплен английский пароход «Куин». По английским данным, это был транспорт, на самом же пароходе его выдавали за почтовое судно. Оно могло развивать 25-узловую скорость[105]. С нашей стороны никаких потерь не было. Единственное повреждение получил один миноносец, столкнувшийся с горевшим сторожевым пароходом, машина которого продолжала еще работать.

Как обычно, это неожиданное нападение вызвало со стороны неприятеля повышение бдительности. Движение торговых [291] судов из Канала на восток было приостановлено, и значительно усилилось наблюдение с воздуха за выходом из Зеебрюгге, так что когда наши миноносцы днем 1 ноября хотели повторить подобный же набег, то по всем признакам стало ясно, что неприятель был извещен о нашем намерении и, таким образом, набег либо не увенчался бы успехом, либо мог превратиться в ответный удар. Флотилии были отозваны после того, как они находились уже в море в течение нескольких часов, так как английские радиотелеграфные переговоры позволили убедиться в привлечении внимания неприятеля. При этих условиях нецелесообразно было еще на долгий срок оставлять две флотилии во Фландрии, тем более что наступившие светлые ночи не благоприятствовали действиям миноносцев. 2 ноября III флотилия была отправлена обратно в Вильгельмсгафен. Однако же в будущем мог представиться случай произвести успешный набег одной или двумя флотилиями на Канал или на юго-восточные берега Англии. Развертывание операций из Зеебрюгге с помощью более значительного количества миноносцев затруднялось тем обстоятельством, что для предохранения миноносцев от воздушных налетов их неохотно оставляли стоять у внутренней стенки морского мола и предпочитали направлять в гавань Брюгге. Но это вызывало довольно значительную затрату времени (около 2½ ч.) на проход через шлюз, так как шлюз одновременно принимал всего четыре миноносца. Как только миноносцы покидали гавань Брюгге, чтобы перейти к Зеебрюгге, как правило, это не могло оставаться неизвестным для

неприятеля.

Поведение противника со времени Ютландского боя ясно свидетельствовало о существовавшем у него твердом намерении полностью положиться на действие экономической блокады и удерживать свой флот в удаленных северных районах Британских островов. Вынудить к уступчивости этого противника в свою очередь можно было лишь путем нанесения [292] значительного вреда хозяйственной жизни Англии. Чтобы добраться до английской экономики, зависевшей от морской торговли, необходимо было уничтожить английский флот; без этого мы не в состоянии были предпринять в крупном масштабе крейсерскую войну, которая могла бы представить действительную опасность для английской торговли. Но если при существовавшем соотношения сил это было невозможно, то нам следовало пойти по иному пути, который лежал открытым для подводных лодок. Для этого, в результате морского боя 31 мая, за нами окончательно был закреплен свободный выход в море, так как английский флот оставался далеко на севере и не осмеливался напасть на наши берега, чтобы с корнем истребить зло, причиняемое подводными лодками. В вопросе о необходимости убить экономическую жизнь Англии (ибо иначе нельзя было надеяться победить эту страну) должно было существовать особенно тесное согласие между сухопутным и военно-морским командованием.

Надежда разбить Англию на суше была заблуждением. Мы должны были решиться вести подводную войну, так как это было самое многообещающее средство из числа всех сил, которые мы могли пустить в ход против Англии. Решение по этому вопросу было предоставлено высшему сухопутному командованию, которое 30 августа 1916 г. было возложено на фельдмаршала фон Гинденбурга. Однако ввиду размолвки с Румынией высшему сухопутному командованию показалось нецелесообразным теперь же приступать к ведению неограниченной подводной войны, потому что оно не располагало никакими войсковыми резервами на случай выступления на стороне противников еще каких-либо нейтральных стран, как например, Голландии или Дании.

7 октября морское командование получило приказание возобновить крейсерскую подводную войну в английских водах и выделить четыре подводные лодки в Средиземное море, где подводная война продолжалась и в течение летних месяцев. [293] Начальник Адмирал-штаба еще в сентябре высказывал мнение, согласно которому общая обстановка не позднее середины октября должна была позволить развертывание подводной войны в самом широком масштабе. Вплоть до этого момента я мог

рассчитывать на возможность использования подводных лодок для боевых целей флота. Теперь же, после полученного распоряжения о возобновлении борьбы против экономики Англии, борьбы, которая, с моей точки зрения, предпринималась в недостаточной форме, — бесполезно было настаивать на своем и пытаться противоречить этому приказанию, сделанному в категорической форме. К тому же я не мог, к сожалению, предъявить данных о достигнутых крупных боевых успехах при совместных действиях флота и подводных лодок, и трудно было брать на себя ответственность за дальнейшее промедление в деле нанесения ущерба хозяйственной жизни Англии.

Поддержка, которую флот должен был оказывать при осуществлении этого метода ведения войны, заключалась главным образом в непрерывном повышении активности флота, так как неприятель осознал опасность, грозившую ему со стороны подводных лодок, и в свою очередь напрягал все усилия к тому, чтобы побороть эту опасность. Своеобразный случай, происшедший в начале ноября, показал, что в подобных условиях выступление флота становилось явной необходимостью. В 8 ч. 3 ноября с U-30, на обратном пути в базу остановившейся милях в 25 к NW от Удзире (остров у юго-западных берегов Норвегии), сообщили о повреждении обоих дизельмоторов. Возник вопрос, каким образом оказать этой лодке помощь, связанную с походом вплоть до норвежских берегов. Несколько часов спустя с U-20, возвращавшейся из трехнедельного дальнего плавания у западных берегов Англии, пришло донесение о том, что она подошла к U-30 для оказания ей помощи. После этого обе лодки продолжали плавание совместно и, выйдя на широту Линдеснеса, в 22 ч. 3 ноября [294] направились к ютландскому берегу, к Бовбьергу, где U-30 могла быть встречена морскими буксирами. Длительное сличение и взаимное согласование прокладок обеих лодок показывали, что к 22 ч. следующего дня они должны были подойти к Бовбьергу на расстояние около 15 миль. К 19 ч. 4 ноября нашел туман, а в 20 ч. 20 мин. обе лодки выскочили на мель. Как это впоследствии выяснилось, они сели в 5 милях севернее Бовбьерга и оказались значительно восточнее счислимого места. Часа через два после того, как было выгружено около 30 тонн груза, U-30 удалось сняться, но лодка лишилась способности идти под водой. Командир лодки остался на месте аварии U-20. К сожалению, эту лодку непрекращавшимся волнением вынесло на бар и, несмотря на все усилия, ей не удавалось сняться с мели. Помощь могла прийти только извне. Донесение об аварии было получено командованием флота вскоре после 22 часов. Ввиду того, что пришли повторные

извещения об обнаружении поблизости от Бовбьерга неприятельских дозорных кораблей, крейсеров и эскадренных миноносцев, я счел необходимым придать к высланным туда легким силам более мощное прикрытие. Картина аварии должна была быть замечена датчанами самое позднее на рассвете, и соответствующие сведения должны были очень скоро найти себе путь в Англию; следствием этого явилась бы посылка к месту аварии находившихся в море кораблей. Помощь с нашей стороны должна была последовать как можно скорее и в наиболее действенной форме. На этом основании командующий разведывательными силами получил приказание немедленно выслать 4-ю полуфлотилию миноносцев и поддержать ее передовыми сторожевыми силами, т. е. линейным крейсером «Мольтке» и III эскадрой. Если бы не удалось быстро стащить U-20 с мели, то следовало опасаться вмешательства датского правительства, что повлекло бы за собой интернирование лодки.

5 ноября, в 7 ч. 20 мин., 4-я полуфлотилия прибыла к месту аварии. Флагманский миноносец стал на якорь в 500 м [295] от U-20. Развилось сильное волнение от SW; в течение первой половины дня оно значительно усилилось и замутило воду на баре. При троекратных попытках буксирования лопались тросы, а также якорные канаты. Несмотря на все усилия, сдвинуть U-20 с места не удалось даже при благоприятном состоянии уровня (в 11 ч. была полная вода). Лодку слишком высоко выкинуло на прибрежную отмель. Дальнейшие попытки были сочтены безнадежными, команду сняли, U-20 взорвали и направились обратно в базу.

Крейсер и III эскадра подошли между тем к месту аварии и держались там на некотором расстоянии вплоть до окончания спасательных работ; при этом в 13 ч. 05 мин., в тот момент, когда эскадра выполняла маневр поворота, «Гроссер Курфюрст» и вскоре после него «Кронпринц» получили по одному попаданию торпедой. Оба попадания явно были достигнуты одной и той же подводной лодкой[106]. Сама подводная лодка замечена не была, а следы торпед из-за волны показались слишком поздно, и уклониться не удалось. «Гроссер Курфюрст» получил пробоину в рулевом отделении, и правый руль вышел из действия. «Кронпринц» получил попадание примерно под командным мостиком (по-видимому, задним. — Прим. ред.) и имел лишь незначительные повреждения в защитной угольной яме; кроме того, был слегка поврежден гребной вал. «Гроссер Курфюрст», который сперва из-за отказа руля принужден был отстать, позднее смог следовать с эскадрой со скоростью 19 узлов; «Кронпринц» также удержал свое место в строю и шел со скоростью 17 узлов.

В ответ на доклад об этом происшествии кайзер высказал мнение, согласно которому рисковать эскадрой ради спасения [296] подводной лодки и едва не потерять при этом два корабля было нецелесообразно и впредь это не должно было иметь места. Этот взгляд мог привести к тому, что флот, из опасения перед подводными лодками, должен был бы проявлять значительную сдержанность. Господство в Германской бухте вновь было бы потеряно, между тем оно было достигнуто в результате Ютландского боя, и о нем свидетельствовала посылка этих передовых сил на расстояние в 120 миль от Гельголанда, расстояние, которое прежде рассматривалось как предельная дальность походов всего нашего флота. 22 ноября, будучи вызванным в главную квартиру в г. Плесе, я имел случай высказаться по этому поводу перед кайзером и получил полное согласие на мое представление, заключавшееся в следующем.

Ввиду неизвестности, существующей при ведении морской войны, нельзя судить заранее о степени целесообразности того или иного риска. Для Англии, над которой вновь повисла угроза в виде подводной войны, весьма важно, если имеется возможность чем-либо успокоить население перед лицом новой опасности. Самым лучшим способом для этого явилось бы извещение, что удалось уничтожить германскую подводную лодку перед самым ее возвращением в родной порт. Если бы в добавление к этому был еще в данном случае указан номер лодки и при этом именно U-20, потопившей в свое время «Лузитанию», то это, несомненно, явилось бы для английского правительства в высшей степени приятной новостью. С другой стороны, опасности, угрожающие нашим подводным лодкам во время их походов, стали уже столь значительными, что лодки вправе требовать самой широкой поддержки, какую только может им в подобных случаях оказать наш флот. Ни при каких обстоятельствах на них не должно возникнуть мысли о том, что лодка, попавшая в опасное положение, будет предоставлена собственной [297] участи. Это могло бы ослабить на них дух предприимчивости, между тем только от него одного и зависит исход подводной войны. Далее, действие английских торпед еще ни разу не было для наших больших кораблей смертельным, как это подтвердилось также и в данном случае[107]. Конечно, выход из строя двух кораблей вызывает тревогу, так как во время их ремонта флоту трудно будет предпринимать серьезные операции. Для снятия с мели и для конвоирования поврежденных подводных лодок здесь достаточно было бы нескольких миноносцев. Но если бы при выполнении этой задачи они были атакованы случайно проходившим там более сильным английским отрядом, то потери

могли бы возрасти, а цель похода не была бы достигнута. Следовательно, каждый поход можно предпринимать лишь при участии самых крупных сил. Нельзя также допускать, чтобы из-за опасения перед повреждениями кораблей была ограничена на море наша инициатива, которая до сих пор была на нашей стороне. Обстрелы побережья, воздушные налеты, подводная война и морской бой (Ютландский бой. — Прим. ред.) сами по себе являются доказательствами того, что наступательный дух в нашем флоте до сих пор был значительно выше, чем у англичан, которые должны были полностью перейти к тактике уклонения[108]. За исключением нескольких неудачных воздушных налетов, — последний из них произошел 21 октября этого года и не произвел никакого впечатления, — английский флот по части наступательных операций ничем особенным [298] похвастаться не мог. При дальнейшем развитии подводной войны, на которой, по моему убеждению, рано или поздно сосредоточится вся наша деятельность на море, флоту предстоит одна-единственная задача — обеспечить безопасность выхода и возвращения подводных лодок. Но при осуществлении этой задачи мы целиком должны придерживаться той линии, в соответствии с которой мы поступили теперь при попытке спасти U-20. Каждая подводная лодка имеет для нас столь крупное значение, что для оказания ей поддержки стоит рискнуть всеми наличными силами флота.

Я воспользовался пребыванием в Плессе, чтобы представиться генерал-фельдмаршалу фон Гинденбургу; я имел также переговоры с генералом Людендорфом. С обоими этими лицами был обсужден вопрос о подводной войне, и было постановлено, что если война затянется еще надолго, то 1 февраля 1917 г. являлось самым поздним предельным сроком для начала подводной войны в полном объеме, прежде чем Англия успела бы вновь снабдиться продовольствием. Теперь же, сказал фельдмаршал, когда операции в Румынии принимали благоприятный оборот, ему нежелательны были бы осложнения, которые могли возникнуть в результате объявления неограниченной подводной войны (в том же, что подводная война должна вестись именно в этой неограниченной форме, он и сам был вполне убежден). Наш посланник в Гааге, фон Кюльман, был запрошен об отношении Голландии к этому вопросу. Посланник был убежден в том, что обострение формы подводной войны вынудило бы Голландию выступить против нас. Для меня имело большое значение то обстоятельство, что я встретил со стороны высшего сухопутного командования полнейшее понимание наших взглядов на методы ведения морской войны и вместе с тем

убедился в наличии у него твердого решения не упустить надлежащий момент для принятия всех мер, которые могли привести к скорейшему окончанию войны. [299]

В конце ноября, для возобновления крейсерской войны в открытом океане, были высланы вспомогательные крейсера «Меве» и «Вольф».

Мирное предложение, сделанное 12 декабря Германией и ее союзниками, не могло вызвать особых надежд на доброжелательную встречу со стороны наших врагов, но оно должно было способствовать прояснению обстановки и, в случае его отклонения, породить волю к напряжению всех сил для конечной борьбы. Со стороны нового английского премьера Ллойд-Джорджа вкупе с Керзоном, как морским министром, нечего было ждать уступчивости. Тем более крепло в нас решение прибегнуть к крайнему средству, которое до сих пор все еще отклонялось политикой Бетман-Гольвега.

К концу года я предпринял перегруппировку во Флоте Открытого моря, исключив из тактического соединения с ним II эскадру. Один корабль, «Лотринген», был уже разоружен, а второй корабль из состава II эскадры долгое время нес в Балтийском море охранную службу в Зунде; время от времени ему необходимо было посылать смену, так что не раз (как, например, во время ремонта) соединение насчитывало менее пяти кораблей. К тому же эти устаревшие корабли потеряли уже боевое значение. Как это уже доказала потеря «Поммерна», участие их в бою вызвало напрасные человеческие жертвы. Сооружение нового подводного флота требовало наличия многочисленного способного и молодого личного состава, обладающего особыми специальными познаниями. Получить его можно было только с больших кораблей, поэтому упразднение II эскадры, поскольку IV, V и VI эскадры по таким же соображениям были уже расформированы, являлось лишь вопросом ближайшего будущего. Уже и в то время общее число офицеров на флотилиях подводных лодок было больше, чем на всех вместе взятых больших кораблях. Вступление в строй новых линейных кораблей «Баден» и «Байерн» (с 38-см орудиями) позволило установить следующую организацию: [300]

Подразделение линейных кораблей Флота Открытого моря

«Баден» — флагманский корабль командующего флотом

I эскадра III эскадра IV эскадра

Вице-адмирал Шмидт Вице-адмирал Бенке Контр-адмирал Мауве

«Остфрисланд» «Тюринген» «Гельголанд» «Ольденбург» «Позен» «Райнланд» «Нассау» «Вестфален» «Кениг» «Байерн»

«Гроссер Курфюрст» «Кронпринц» «Маркграф» «Фридрих дер Гроссе» «Кениг Альберт» «Кайзерин» «Принц-регент Луитпольд» «Кайзер»

При построении в колонну по дивизиям III и IV эскадры считались дивизиями, и только I эскадра была разбита на две дивизии. Основным пунктом сосредоточения этих трех эскадр был Яде. II эскадра часто посылалась в Балтийское море, где ее корабли являлись мишенями для обучавшихся там флотилий миноносцев и подводных лодок, совместно с которыми и производились различные тактические занятия; в остальное время эскадра стояла на Эльбе. Ее основным боевым заданием являлась охранная служба в Германской бухте в периоды выхода флота в море. Увеличение сил английского флота в течение зимнего полугодия по числу больших боевых кораблей было весьма значительно. Весной 1917 г. мы должны были считаться с наличием тридцати восьми дредноутов, из них четырнадцать с 38-см орудиями, и десяти линейных крейсеров, из них три с 38-см орудиями. Мы могли выставить против них девятнадцать дредноутов, из них два с 38-см орудиями, и пять линейных крейсеров, у которых наибольший калибр орудий был 30,5-см. Взамен потерянного «Лютцова» вошел в строй линейный крейсер «Гинденбург». [301]

Это соотношение сил с тактической точки зрения побуждало нас насколько возможно эффективнее использовать в течение зимы преимущества короткого дня и длинной ночи. В течение длинных ночей открывались широкие перспективы для действий наших миноносцев и для скрытного приближения нашего флота к цели операции.

Краткость светлого времени в свою очередь представляла для нас выгоду в том отношении, что мы могли ограничить продолжительность боя, чтобы не израсходовать все боевые припасы и чтобы неприятель не смог использовать свои резервы против наших поврежденных кораблей. В конце 1916 г. у командования флота господствовала уверенность в том, что Англия, в заботах о своем будущем и побуждаемая своими союзниками, предпримет на море более решительные действия. Падение прежнего министерства и смена главнокомандующего

Гранд-Флитом могли рассматриваться как подготовительные шаги в этом направлении. Из числа подводных лодок, которые вели в эту зиму подводную войну на основе призового права, некоторое количество было назначено для выполнения этой задачи у восточных берегов Англии. Это позволяло рассчитывать на их содействие при выходе флота. В середине января было изготовлено к походу десять лодок. Сверх заданий по ведению войны против торговли они получили распоряжение к определенному сроку занять две позиционные линии в районе к W от Доггер-банки, между тем как флот должен был предпринять в это время поход на W южнее Доггер-банки. Поддержка со стороны подводных лодок флотского корпуса была предусмотрена в обычном порядке. Господствовавшая в январе дурная погода помешала осуществлению плана, опять построенного на основе воздушной разведки. В дальнейшем, после того как отпала возможность произвести воздушную разведку, надо было считаться с тем, что в течение промежутка времени, который был необходим для осуществления подобной операции, могли сыграть роль препятствия иного рода, [302] как, например, чистка котлов на флотилиях миноносцев, ремонтные работы на заводах или неготовность подводных лодок. На этом основании был выработан иной план, при котором отсутствие воздушной разведки не имело столь существенного значения, и участие воздушных кораблей становилось излишним. С осуществлением операции дело затянулось до марта, и она должна была быть выполнена в период светлых ночей, т. е. во время полнолуния, продолжавшегося до 12 марта.

Предполагалось совершить поход в Хуфден, чтобы потревожить конвойное сообщение между Голландией и Англией, на пути из Роттердама в устье Темзы. Несмотря на то, что тем временем была уже начата (1 февраля) неограниченная подводная война, наши подводные лодки не имели возможности приблизиться к этому конвою. Ночью им трудно было выйти на позицию, особенно в тех случаях, когда пароходы шли под охраной, а днем подводным атакам препятствовали мелкие глубины, когда конвоирующие корабли применяли противолодочные бомбы. При краткости всего перехода, который мог к тому же уложиться в пределах одной ночи, на этом торговом пути пароходам не грозило никакой иной опасности, и было замечено, что судоходство в этом районе вновь ожило. Наши легкие боевые силы должны были проникнуть до линии банки Шоувен — Галлопер, произвести ночной поиск в Хуфдене и после этого, в 6 ч., отойти в северном направлении на соединение с главными силами. Флот Открытого моря в составе I, III и IV

эскадр в 6 ч. должен был находиться у Браун-банки, для чего ему надлежало выйти из Яде накануне этого дня, в 14 ч. 30 мин. Считалось, что с этого момента и до наступления темноты наше продвижение не должно было быть замечено неприятелем. Внезапность являлась в этом случае залогом успеха. Ночной поиск надлежало произвести в пределах всего Хуфдена. В распоряжение командующего боевыми разведывательными силами, которые должны были идти впереди главных сил, поступали I, II и IV разведывательные группы и [303] сверх того два легких крейсера и двадцать два миноносца. С учетом большого числа кораблей, назначенных для выполнения операции, необходимо было дождаться светлой ночи, чтобы корабли не мешали друг другу и вообще, чтобы они могли пользоваться свободой действий при задержании пароходов.

Командование флота, при всей своей самостоятельности в вопросе о разработке оперативных планов, придерживалось правила сообщать о них Адмирал-штабу. Это было необходимо уже по той причине, что мы могли своевременно получить дополнительные важные указания из этого главного центра сосредоточения всех сведений. В данном случае было очень важно получать еще какие-либо сведения о голландско-английском торговом судоходстве. Сделанное в моем оперативном приказе замечание о том, что поход состоится также и в случае невозможности произвести предусмотренную планом воздушную разведку, послужило поводом к немедленному возражению со стороны кайзера. Таким образом, возможность осуществления операции в это раннее время года, изобилующее штормами, ставилась под большое сомнение, и, после того как намеченный планом срок истек, летная погода фактически уже не имела для нас значения, и план наш рухнул.

Хотя я и изложил после этого в докладной записке кайзеру соображения об осуществимости моего намерения и убедительно просил снять ограничение, однако мне было сообщено решение, согласно которому отданное распоряжение должно было оставаться в силе.

Когда выносилось это постановление, начальник Адмирал-штаба не отстаивал точку зрения флота с достаточной настойчивостью, которая рассеяла бы опасения верховного командования. Чувствовалось, впрочем, что основная точка зрения верховного командования была такова, что теперь, когда конечный успех целиком ставился в зависимость от исхода подводной войны, не должно было иметь места какое бы то ни [304] было уклонение от намеченного пути, заключавшегося в оказании поддержки подводным лодкам. По существу эти

рассуждения следовало бы признать правильными, поскольку всегда еще могли возникнуть обстоятельства (как, например, в случае потери опорного пункта подводных лодок во Фландрии), когда флоту пришлось бы приступить к действиям, для которых он должен был быть готов выйти в море в полном составе. Но в противовес этому надо было учитывать также и то воодушевляющее действие, которое оказывало каждое успешное боевое выступление на настроение личного состава флота.

Особого спокойствия в 1917 г. во флоте не наблюдалось, хотя и особых видимых успехов в его деятельности также не усматривалось. Они нашли себе отражение лишь в ходе подводной войны, потому что действия флота проявлялись теперь уже главным образом в поддержке этой войны.

Для того чтобы подводная война могла оказать влияние на экономику Англии, необходимо было, чтобы нашим лодкам удавалось целыми и невредимыми попадать в районы операций и возвращаться в порт. Для этого приходилось преодолевать в Северном море сильное противодействие со стороны неприятеля. Оно проявлялось в самой разнообразной форме. Мы знаем из уст адмирала Джеллико, что только лишь в начале 1917 г. он предназначил для закупорки Германской бухты 100 000 мин; к тому же очень скоро нам пришлось познакомиться с их действием. Пояс минных заграждений, протянувшийся дугой от Тершелинга до Хорнс-рифа, все более уплотнялся. В то же время англичане стали вести усиленное наблюдение за деятельностью наших искателей мин и тральщиков, и очень часто выполненная в течение дня работа оказывалась напрасной, так как ночью на проложенном нами проходе через заграждения ставились новые мины. Поскольку неприятель ставил концентрическими дугами новые заграждения к W от ранее выставленных линий, постольку район работы наших миноискателей все более выдвигался вперед. К сожалению, нам ни разу не удалось [305] застать за работой неприятельские заградители, которые, как правило, выполняли операции под покровом темноты, поскольку подводные лодки для постановки мин не применялись.

Я припоминаю, что однажды, после возвращения одного из наших подводных заградителей, мне говорили, что в этот поход лодка поставила свою двухтысячную мину. Сколько препятствий ей пришлось преодолеть, чтобы проделать подобную работу! Поход крейсера «Хэмпшир» был предпринят в сильный шторм в уверенности, что в подобную погоду в районе к W от Оркнейских островов едва ли надо считаться с минами или с иной опасностью со стороны подводных лодок, тем не менее наша подводная лодка держалась в море и воспользовалась именно дурной погодой,

чтобы поставить мины, жертвой которых стал этот крейсер. В свою очередь и нам неоднократно приходилось замечать, что после штормовых дней, в течение которых деятельность миноискателей должна была прерываться, обнаруживались новые мины именно на тех местах, которые непосредственно перед наступлением дурной погоды были протралены. Деятельность наших минных заградителей затруднялась тем, что им приходилось ставить свои мины вплотную к английским берегам, или у входов гавани, где наблюдение и меры противодействия, естественно, были во много раз действительнее, чем в открытом Северном море. Здесь, в расстоянии 100 миль от Гельголанда, нам приходилось внимательно следить за тем, что могло произойти в ночную пору на всем протяжении зоны, протянувшейся по дуге окружности от восточных берегов Фрисландии до Ютландии. Большое удаление, на которое выдвинулись работы тральщиков, заставляло придавать им сильную охрану, чтобы они не подвергались внезапному нападению со стороны неприятельских истребителей, которым тральщики значительно уступали как в отношении скорости хода, так и по силе вооружения. Англичане предприняли несколько попыток произвести внезапное нападение, но это делалось до такой степени вяло, что [306] до сих пор еще наши тральщики отделывались ничтожными повреждениями и потерями. Неприятельские миноносцы после открытия по ним огня каждый раз очень скоро отказывались от преследования. Однако не следовало полагаться на то, что тральщикам и впредь удастся так легко выходить из опасного положения. Чем неприятнее становилось в Англии ощущение от действия подводной войны, тем больших усилий с ее стороны следовало ожидать к предотвращению подводной опасности во всей ее совокупности и в чем бы она ни выражалась. Действительную поддержку нашим тральщикам могли оказывать только наши легкие крейсера, по силе артиллерийского огня превосходившие английские эскадренные миноносцы. Миноносцы придавались к ним только в таком количестве, какое считалось необходимым для противолодочной охраны. При желании поручить охрану тральщиков миноносцам для этого пришлось бы выделить такое большое число их, что это было бы несовместимо с объемом прочих заданий.

На основе правильного понимания значения траления, с начала войны было вложено очень много труда в дело организации соединений тральщиков и снабжения их наилучшей материальной частью. На замену старым, исключенным из состава минных флотилий миноносцам, которые были зачислены

в состав наших первых флотилий тральщиков, а также взамен рыболовных пароходов, временно применявшихся для вспомогательной тральной службы, были сконструированы новые суда, предназначенные исключительно для траления; они были построены в большом количестве и в течение 1917 г. вошли в состав почти всех дивизионов тральщиков. Большая надобность в подобных судах существовала также в Балтийском море, где необходимо было поддерживать свободные пути для торгового судоходства, тем более что единственный вид наступательной деятельности русских выражался исключительно в форме минной войны. [307]

Хорошим подспорьем в деле охраны тральщиков явилось развитие в Северном море морской авиации. В начале войны едва ли можно было говорить о наличии морских самолетов, поскольку единственная морская авиационная станция Гельголанд, которая была в то время оборудована, располагала всего пятью аппаратами, к которым спустя некоторое время добавилось еще три других.

Кроме того, необходимо было сперва создать летный и наблюдательские составы. Благодаря энергии лиц, которые было поручено управление авиационным ведомством, этот род службы принял широкое развитие и в форме разведывательной и охранной службы оказал нам совершенно неоценимые услуги, в высшей степени облегчив этим задачи надводных морских сил. В Северном море для самолетов были оборудованы опорные пункты в Листе, на Гельголанде, Нордернее и Боркуме и, кроме того, в Зеебрюгге и Остенде.

После того, как на вспомогательном крейсере «Сайта Елена» были произведены необходимые испытания, легкий крейсер «Штутгарт» был превращен в крейсер-авианосец, так как попутно с усовершенствованием самолетов было сочтено целесообразным не ограничиваться их обслуживанием на береговых авиационных станциях, а обслуживать их также и на море. Это широкое развитие авиации было необходимо, так как в нем настоятельно нуждалась служба траления.

Глава XII
Налеты воздушных кораблей

В начале войны флот располагал всего тремя воздушными кораблями, L-3, L-4 и L-5, емкостью по 15 000 куб.м. Последний построенный во время войны цеппелин носил номер L-71 и имел объем в 62 000 куб.м. Почти все воздушные корабли, предоставленные в распоряжение морского командования, были [308] типа цеппелинов. Фирма Шютте-Ланц также построила несколько воздушных кораблей, применявшихся вначале для опытов, а затем нашедших себе практическое применение.

За исключением подводных лодок, ни один вид оружия не имел таких крупных потерь, как наши воздушные корабли. Из числа шестидесяти одного цеппелина, выделенного флоту в течение войны, в результате принятых неприятелем мер противовоздушной обороны погибло со всем экипажем семнадцать, а именно: L-7, L-10, L-19, L-21, L-22, L-23, L-31, L-32, L-34, L-39, L-43, L-44, L-48, L-53, L-59, L-62 и L-70.

Двадцать восемь воздушных кораблей потерпели крушение или иные аварии, как, например, пожары в эллинге или взрывы; их экипажи смогли спастись в полном составе, с шести кораблей они попали в плен. Шесть кораблей пришлось исключить из состава воздушных сил за негодностью; десять под конец войны оставались в исправности. В связи с неизменно совершенствовавшимися правилами противовоздушной обороны неприятеля развитие воздушных кораблей выразилось в постройке кораблей двух размеров — типа L-50 и типа L-70.

Основные характеристики первого типа были таковы: 5 моторов, каждый по 260 л. с., высотные моторы (т. е. такие, которые могли еще развивать достаточную скорость в сильно разреженных верхних слоях воздуха), 4 пропеллера, непосредственно соединенных с валами (оба задних мотора, были сообщены с одним пропеллером), длина (внутренняя) 196,5 м, ширина корабля 23,9 м, объем 55 000 куб. м, скорость 30 м в секунду, т. е. около 110 км/ч, свободная подъемная сила 38 тонн.

Тип L-70: 7 моторов по 260 л. с., высотные моторы («моторы высокого действия»), 6 пропеллеров, внутренняя длина 211,5 м, наибольший диаметр 23,9 м, объем 62 000 куб. м, скорость 35 м в секунду, т. е. 130 км/ч, свободная подъемная сила 43 тонны.

Экипаж состоял из 21 человека, на L-70 — из 25 человек, а именно: 1 командир, 1 вахтенный офицер, 1 штурман, 1 старший [309] машинист, 2 рулевых у рулей высоты (сигнальные

старшины), 2 рулевых у боковых рулей (боцманматы), 2 моторных старшины (старшины-машинисты) на каждый мотор, 1 парусник, 1 радиотелеграфный старшина, 1 радиотелеграфист для обслуживания радиотелеграфной установки.

Вооружение состояло из двух пулеметов, позднее была добавлена еще одна 2-см пушка. Запас бомб состоял из зажигательных бомб весом по 11,4 кг и разрывных бомб по 50, 100 и 300 кг.

Для того чтобы можно было судить о трудностях, с которыми связано управление воздушными кораблями, необходимо привести некоторые общие данные, касающиеся аэронавигационных условий, с которыми приходилось считаться на этих кораблях.

Их главной задачей являлась разведка. Во флоте они применялись также в качестве боевого средства, между тем как на сухопутном фронте для воздушного корабля не находилось никакого иного применения. В лице развивавшейся авиации воздушные корабли встретили сильнейшего конкурента и вместе с тем опасного противника. Большие расстояния, с которыми приходилось иметь дело при производстве разведки на море, во всяком случае, не могли преодолеваться самолетами. Речь шла здесь об обширных морских районах, каковым являлось Северное море, которое приходилось перелетать и доставлять флоту достоверные донесения о произведенных наблюдениях. Приходилось считаться с продолжительностью полета в 24 часа и более, что для летчика являлось недоступным.

Большая грузоподъемность, которой обладал воздушный корабль, в соединении с его большой скоростью также являлась исключительно ценным свойством, благодаря которому он был пригоден для целей нападения. В противоположность самолету, воздушный корабль переносит с собой все находящиеся на нем грузы, включая его собственный вес, не только с помощью моторов, т. е. динамической подъемной силы, но и [310] с помощью воздухонепроницаемых баллонов, заключенных в отдельных отсеках и наполненных газом. Применяемый для наполнения водород (удельный вес 0,07) при объеме воздушного корабля в 55 000 куб. м позволяет поднять 64 000 кг. Из них около 26 000 кг составляет вес ненагруженного корабля, так что остальные 38 000 кг являются свободной подъемной силой, т. е. корабль может принять груз в 38 000 кг и висеть при этом в воздухе в состояния безразличного равновесия. Около 10 000 кг приходится на вес экипажа, бензина, масла, запасных частей, запасов кислорода для полета на большой высоте и бомб. Остальные 26 000 кг предназначаются для водяного балласта.

Водород в известной смеси с воздухом представляет собой опасный горючий газ, способный легко взрываться. Необходимо, следовательно, избегать проникновения огня или электрических разрядов в сферу распространения просачивающегося из баллона газа. Грозовые облака лучше всего обходить стороной; если это не удастся, то необходимо пройти или под ними, или над ними. Если газ не травится, то удар молнии в неповрежденную оболочку корабля не опасен. Связанные между собой алюминиевые крепления корпуса пропускают молнию через всю длину корабля я позволяют ей выйти с кормы наружу. Подобные случаи происходили неоднократно, но, конечно, лучше, если их удастся избежать.

Снизу и по бокам корабля подвешены гондолы, из них в передней, наибольшей, впереди находится место командира, а затем помещаются радиостанции и позади нее один мотор. Задняя гондола, также расположенная в диаметральной плоскости корабля, заключает в себе два мотора, вращающих один пропеллер, а в каждой боковой гондоле помещено по одному мотору.

Ангары воздушных кораблей располагались с таким расчетом, чтобы они находились поблизости от берега. Флот располагал в Северном море гаванями для воздушных кораблей в [311] Нордхольце у Куксгафена, Альхорне близ Ольденбурга, Витмундсгафене (Восточная Фрисландия), Тондерне (Шлезвиг-Гольштейн) и Хаге южнее Нордернея. При скорости ветра свыше 8 м в секунду ввод и вывод корабля из ангара становились невозможными. Поэтому иногда промежутки времени между воздушными налетами становились столь значительными, что неоднократно создавалось впечатление, будто подобный образ действий был вызван влиянием каких-либо иных причин. Это неверно. Со времени первого воздушного налета на Англию, осуществленного 15 января 1915 г., не было издано никаких иных ограничительных постановлений, касавшихся этого рода деятельности воздушных кораблей. В самом начале существовало ограничение для Лондона в том отношении, что нападению могли подвергаться только те объекты, которые служили непосредственно для военных целей, как то: арсеналы, доки, батареи и пр. Трудности, связанные с опознанием этих мест, в соединении с тем обстоятельством, что именно в Лондоне была особенно сильно развита противовоздушная оборона, повлекли за собой невозможность постоянного соблюдения этого указания. Но прямое нападение на населенные города никогда не являлось целью воздушного налета. Во всех случаях преследовалась цель разрушить объекты, имевшие прямое или косвенное отношение к

ведению войны, как то: заводы, изготовлявшие боевые припасы, арсеналы, склады провианта, портовые устройства, верфи, доки и т. д. Часто воздушные корабли возвращались из полетов с полным запасом бомб, так как им не всегда удавалось с достаточной точностью опознать соответствующие объекты. Ведь им очень легко было бы освободиться перед возвращением от их груза бомб и сбросить их на любой населенный пункт, над которым они пролетали, если бы им было предписано уничтожать мирных жителей.

В то время, как подводные лодки во всем их объеме вели свою разрушительную деятельность, направленную против английской морской торговли, воздушные корабли с замечательной [312] настойчивостью продолжали налеты на Англию. В марте 1917 г. был произведен налет пятью воздушными кораблями; два из них достигли Лондона. Из-за сильно засвежевшего ветра обратный путь оказался очень тяжелым. L-42 вынужден был опуститься в Ютербоге, а L-35 — в Дрездене. L-40 и L-41 возвратились в свои ангары у Альхорна. L-39 был отнесен штормом на SW, пролетел над линией неприятельского расположения во Франции и, согласно радио с Эйфелевой башни, был сбит огнем у Компьена. Его экипаж сгорел. Налет, предпринятый в апреле, пришлось прервать уже после вылета кораблей, так как погода стала неблагоприятной. В мае представился случай произвести успешный налет, осуществленный в ночь с 23 на 24 при участии L-40, L-42, L-43, L-44 и L-45; на L-44 находился начальник воздушных кораблей капитан 2 ранга Штрассер. Привожу его донесение:

«Около 1 ч. 45 мин. прошли над берегом у Гарвича; встретили разорванные облака. Многочисленные прожекторы безуспешно пытались нащупать корабль. Незначительный обстрел; никаких самолетов. Из-за одновременной остановки трех моторов продолжать полет к Лондону стало невозможно, так как корабль сильно терял высоту; вместо этого сбросили 2000 кг бомб над Гарвичем. Вскоре после атаки остановились все моторы. Корабль в течение 45 минут висел над неприятельской территорией наподобие аэростата и снизился с высоты 5700 м до высоты 3900 м. До 10 ч. шли под одним мотором, а после 10 ч. — частью под двумя, а временами под тремя моторами; приземлились в Нордхольце в 19 ч. 20 мин. L-43 попал на обратном пути под необыкновенно сильный град. Молния ударила в переднюю часть корабля и пробежала поверху, не причинив вреда».

Следующий налет состоялся 17 июня. В нем приняли участие L-42, L-43, L-44 и L-45. Несколько раз пришлось уклоняться [313]

от шквалов, поэтому возможность достигнуть Лондона в остававшееся короткое ночное время стала сомнительной. L-42 не смог туда долететь и сбросил в 3 ч. все свои бомбы над Дувром. Во время бомбардировки корабль подвергся сильному обстрелу, но прожекторы из-за густой мглы смогли его уловить лишь на самое короткое время. Бомбы хорошо легли в цель. Минут через 10 после атаки произошел ряд сильных взрывов. Казалось, что на воздух взлетели целые кварталы домов, и долго еще наблюдались пожары. Вскоре после атаки корабль подвергся преследованию мелких кораблей, по-видимому миноносцев или легких крейсеров, которые открыли по нему беглый огонь.

С L-42 наблюдалось, что один из наших воздушных кораблей подвергся атаке самолета. Корабль находился в это время на высоте 4500–5000 м, а самолет — на 300–500 м выше. L-43 из этого полета не вернулся; надо полагать, что он был сбит самолетом. Впоследствии это предположение было подтверждено английскими сообщениями.

30 августа Штрассер был награжден орденом «Pour la merite» («За заслуги» — высший орден Германии за боевые заслуги — Прим. ред.). Я воспользовался этим случаем, чтобы лично вручить орден Штрассеру и посетить новую станцию в Альхорне, в 20 км южнее Ольденбурга; она была оборудована совсем недавно и являлась теперь для воздушных кораблей главной опорной базой.

Капитану Штрассеру принадлежит большая заслуга в деле самого широкого использования цеппелинов для военных целей. Он внушал своим подчиненным мысль о том, что цеппелинам предстоит великая будущность. Чем сильнее развивалась неприятельская противовоздушная оборона, тем энергичнее Штрассер старался ее победить. В частности, он заставлял воздушные корабли подниматься как можно выше, и высота в 6000 м, которая в начале войны считалась недостижимой, была им достигнута. Для того чтобы развивать это дело, он должен [314] был располагать свободой действий, и его технические предложения должны были встречать сочувствие. Первоначальная организация дела воздухоплавания не обеспечивала ему этой возможности, и его инициатива неоднократно наталкивалась на всевозможные затруднения административного характера. Командование флота не успокоилось до тех пор, пока эта организация не была изменена и личность начальника воздушных кораблей стала вполне авторитетной во всех вопросах, касавшихся развития воздушного оружия.

Штрассер принимал личное участие в большинстве воздушных налетов, хотя я не слишком охотно давал на это разрешение, так как потери были велики, и я не мог не опасаться,

что и он может не вернуться из полета, между тем Штрассер был незаменим в своем деле.

В октябре 1917 г. из одиннадцати воздушных кораблей, принимавших участие в налете, не вернулось пять. Четыре из них были снесены сильнейшим противным ветром во Францию, где они и погибли, а пятому хоть и удалось попасть в Центральную Германию, но при посадке он разбился. Шесть остальных, своевременно разобравшись в изменившихся условиях погоды, возвратились на станцию.

В январе 1918 г. наше воздухоплавание испытало еще один тяжелый удар: в результате самовоспламенения одного из воздушных кораблей (в Альхорне) огонь перекинулся на другие ангары, причем сгорели четыре цеппелина и один «шюттеланц» (тип дирижабля с жесткой оболочкой). Ангары, за исключением одного, также погибли.

После этой катастрофы в распоряжении флота осталось всего девять воздушных кораблей.

С осени 1917 г. постройка воздушных кораблей была ограничена, так как материалы были необходимы для строительства самолетов, в которых нуждалась армия. С этого времени ежемесячно вступал в строй лишь один воздушный корабль. Однако это не помешало нам продолжать налеты на Англию; [315] но при этом мы должны были стараться избегать новых потерь, чтобы флот при выполнении боевых операций был обеспечен столь необходимой ему воздушной разведкой.

5 августа 1918 г. морские воздушные корабли совершили свой последний налет на Англию. Штрассер вылетел на новейшем корабле L-70. Он не вернулся из этого полета; его корабль был единственным из числа всех участвовавших кораблей, который был сбит в Англии.

Вопрос о ценности воздушных кораблей стал под сомнение. Для нас они были незаменимы в этой войне, поскольку развитие авиации в начале войны находилось в зачаточном состоянии. Благодаря огромному кругозору, большой скорости полета и их высокой степени неуязвимости по сравнению с разведывательными возможностями плавающих кораблей, воздушные корабли представляли для нас гораздо более важное вспомогательное средство, однако лишь в хорошую погоду.

Более слабый флот нуждается в производстве более дальней разведки, и при этом такой, которая способна все видеть, но которую нельзя отогнать. Этим условиям и удовлетворяли дирижабли. Авиация выступила их противником значительно позже, и при этом на море эта опасность была для них невелика, но на суше, наоборот, она была весьма неприятна. Хотя

дирижабль мог подниматься в общем быстрее, чем самолет, бой между ними был все же неравным в отношении степени уязвимости обоих противников. В конце концов дирижабли принуждены были искать спасения на такой большой высоте, которой не выдерживали физические свойства человеческой натуры (высота более 6000 м). Так наступил конец их деятельности, связанной с производством воздушных налетов. Но они сохранили свое значение как дальние разведчики, и в этом отношении за ними осталось превосходство по сравнению с самолетами, так как они могли дольше держаться в воздухе и не находились в зависимости от авиаматки. Но чем больше становились их размеры, тем труднее им было при данных [316] метеорологических условиях выходить из ангаров и приземляться.

Что касается результатов налетов дирижаблей, то мы не располагаем в этом отношении достаточно надежными сведениями. Из всех средств, примененных на войне, они явились первым, с помощью которого удалось потревожить англичан на их острове, заставить их усомниться в своей недосягаемости и пустить в ход огромные средства защиты. Отсюда можно заключить, что опасность, угрожавшая с воздуха, признавалась достаточно грозной. Таким образом, наша задача заключалась в использовании превосходства, которым мы обладали в образе этого оружия, и в таком развитии его боевых свойств, которое позволило бы посеять в Англии ужас и вынудить ее к заключению мира. Добиться подобного результата можно было только путем упорного стремления к цели, несмотря на тяжелые потери и все более возраставшую силу сопротивления. Никогда не ослабевать, а лишь удваивать усилия — вот в чем выражается истинный воинский дух, и этим духом и были до конца проникнуты наши воздухоплаватели.

Можно, конечно, говорить о том, что дирижабли закончили свою карьеру на военном поприще. Но зато техника воздухоплавания, благодаря приобретенному за время войны опыту, очень сильно развилась, и все выгоды этого развития будут использованы воздухоплаванием для мирных целей, благодаря чему изобретение графа Цеппелина по-прежнему будет считаться одним из образчиков прогресса цивилизации. [317]

Часть третья
Подводная война

Глава XIII
Военно-политическое значение подводной войны

Наш флот строился для охраны германских интересов на море, и перед ним поставлены были также цели оборонительного характера. Это нашло свое отражение в составе флота, ядром которого являлись линейные корабли и миноносцы, предназначавшиеся исключительно для эскадренного боя. Крейсера же имелись в таком ограниченном количестве, что их только-только хватало для производства тактической разведки во время операций флота и они не в состоянии были создать угрозу неприятельской торговле. Кроме того, чтобы выйти на пути английской мировой торговли, крейсерам пришлось бы огибать Британские острова и располагать на океанах опорными пунктами, которых там не имелось.

Наш флот строился для защиты от нападения более сильной морской державы. Англия заручилась поддержкой коалиции сильнейших континентальных и морских держав, а во время войны пользовалась доброжелательным нейтралитетом [318] Соединенных Штатов Америки вплоть до того момента, когда и это государство выступило на стороне наших противников. Тем не менее Англия избегала ставить на карту превосходство сил своего флота и не вступала поэтому в открытый бой; ее метод ведения войны преследовал цель не допускать подвоза морем продовольствия и сырья и задушить Германию.

2 октября 1914 г. английское Адмиралтейство опубликовало предупреждение, в котором говорилось о том, что признано необходимым поставить большое минное поле у выхода из Канала в Северное море. Заграждение захватывало площадь в 1365 кв. миль. Был оставлен узкий свободный проход вдоль английского побережья в пределах территориальных вод Англии. 2 ноября 1914 г. уже все Северное море было объявлено районом военных действий. Все суда, которые попытались бы пройти иными, не указанными Адмиралтейством путями, подвергались огромной опасности от выставленных мин и со стороны военных кораблей. Положения Лондонской декларации 1909 г. не были ратифицированы Англией, поэтому она не считала себя связанной какими-либо международными правилами, которые допускали бы возможность морского подвоза товаров в блокированную Германию из нейтральных стран. В результате проведенных английским правительством мероприятий создалось

следующее положение.

Во-первых, убита была всякого рода прямая (или через посредников) импортная торговля с Германией, которая стала невозможной в результате устранения различия между понятиями об абсолютной и условной контрабанде. Чтобы воспрепятствовать ввозу даже таких товаров, которые вовсе не являлись контрабандными, их выгружали на берег под предлогом, что среди них могла быть скрыта контрабанда, после чего товары либо реквизировались, либо задерживались со ссылкой на запрещение ввоза и затем продавались.

Во-вторых, чтобы сохранить за собой возможность хоть какого-нибудь морского вывоза, нейтральные государства вынуждены [319] были подчиниться требованиям Англии и наложить широкий запрет на вывоз в Германию. Английское правительство требовало от этих стран прекращения торговли с Германией даже свободными излишками товаров и продуктами их собственного производства, угрожая в противном случае рассматривать эти страны как враждебные государства.

В-третьих, все промышленные круги в нейтральных странах, особенно в Соединенных Штатах Америки, вынуждены были прекратить всякие сношения с Германией. Помимо этого, в нейтральных европейских странах под давлением Англии были созданы объединения промышленных организаций, которые держали всю торговлю под своим, а следовательно, и под английским контролем. Лица и учреждения, не подчинявшиеся соответствующим предписаниям, лишались возможности вести морскую торговлю, так как все направлявшиеся к ним грузы задерживались как якобы предназначавшиеся для неприятеля.

В-четвертых, в результате объявления Северного моря районом военных действий свободное движение нейтральных торговых судов стало здесь невозможным; каждому судну, на котором не считались с этим постановлением, грозила гибель. Все суда поэтому вынуждены были направляться в британские воды, где подвергались британскому контролю. Относительно намерений английского правительства откровенно высказался тогдашний морской министр Уинстон Черчилль в следующей речи, произнесенной им 9 ноября 1914 г. в Гиль-холле:

«Британский народ поставил перед собой девиз: нормальная торговля („business as usual“. — Прим. ред.) во время перекраивания карты Европы. Обеспечения этого положения он ждет от флота, на который потрачено так много средств, и в настоящее время мы намерены осуществить это самым энергичным образом. По началу войны очень трудно судить о возможностях флота. Убытки, которые мы терпим, поддаются

[320] ясной и точной оценке; вред, который мы причиняем, очень часто либо вовсе не бросается в глаза, либо размеры его остаются неизвестными, хотя внешне он является ощутимым. Экономическое удушение путем блокады требует времени, пока оно не достигает полного успеха. Мы видим сейчас итоги всего лишь третьего месяца войны. Взгляните на это на шестом, девятом, двенадцатом месяцах войны и вы заметите последствия, которые надвигаются постепенно и без шума, но также верно знаменуют собой гибель Германии, как опадение листьев с деревьев свидетельствует о приближении зимы».

Поведение английского флота находилось в полном соответствии с этим заявлением. Он не искал боя, он не стремился уничтожить германский флот[109].

Англичане надеялись поставить Германию на колени, не подвергаясь при этом риску потерь, в результате которых английский флот мог бы оказаться слабее соединенных флотов прочих морских держав. Если бы мы искали боя в тех водах, которые английский флот избрал для своей стоянки, то их стратегия приносила флоту также и тактические выгоды. Он имел возможность проводить систему наблюдения, организованную на подходах к Северному морю и на путях в Скандинавию, и в то же время он находился в самых выгодных условиях для отражения нападения из Германской бухты. Мало [322] того, английский план исходил при этом из предположения, что английскому флоту удастся таким путем наилучшим способом обеспечить и английскую торговлю.

Здесь учитывалось, что деятельность наших крейсеров, находившихся за границей, должна была в скором времени замереть, а прорыв вспомогательных крейсеров сквозь линию охранения в Северном море мог быть лишь случайностью; наконец, подобный прорыв мог бы вызвать лишь временное беспокойство и отнюдь ни приобрел бы решающего значения. В этом предположении англичане не ошибались.

В сознании полной безнаказанности, не обращая внимания на права нейтральных государств, со стороны которых и не ожидалось, впрочем, серьезного сопротивления, англичане проводили свои мероприятия, которые казались им самыми целесообразными для полной изоляции Германии. С объявлением Северного моря районом военных действий прежнее понятие о блокаде потеряло смысл, так как при наличии мин и подводных лодок регулярное поддержание эффективной блокады становилось невозможным. Но для англичан вопрос о поддержании объявленной ранее блокады решался и в этой новой форме; они считали подобную «блокаду» своевременной, а

следовательно, и «законной» и проводили эту линию, не придавая ни малейшего значения протестам нейтральных стран.

По английским понятиям само собой разумеется, что сущность морской войны заключается в уничтожении неприятельской морской торговли, и все средства, которые этому способствуют, являются законными. Англичане применяли эти средства, опираясь на мощь своего флота, и на эту глухую стену натыкались протесты нейтральных государств. События данной войны с очевидностью показали, каким заблуждением со стороны нейтральных стран были их надежды на то, что сильная на море Англия предоставит им для судоходства в районе военных действий такие же права, какие она обеспечила себе самой морскими трактатами на случай своего собственного [323] нейтралитета. Права нейтральных стран могли быть использованы лишь мощным в военно-морском отношении государством, не участвующим в войне и желающим по-прежнему охранять свои интересы в районе военных действий, независимо от того, пострадает или нет одна из воюющих сторон. Именно в этой форме сложились наши взаимоотношения с Америкой. Разумеется, в подобных постановлениях должны были иметь место хотя бы внешние признаки законности. Для этого необходимо было пустить в ход какую-либо громкую фразу.

Таким аргументом, под высокую защиту которого были поставлены американские торговые интересы, в данной войне явилось выражение — «веления гуманности». Ни одна страна, не исключая и Америки, не считала несовместимой с «велениями гуманности» постройку подводных лодок для военных целей, заключавшихся, надо полагать, в производстве внезапных атак на неприятельские военные корабли и в потоплении их со всем содержимым. Если рассматривать вопрос с точки зрения чистого человеколюбия, то какая же разница, носят ли тысячи тонущих людей военно-морскую форму или же принадлежат к экипажу торгового судна, которое доставляет неприятелю боеприпасы и продовольствие, затягивая тем самым войну и распространяя ее бедствия на неповинных женщин и детей?

Что касается Англии, то ее представление о морском праве нагляднейшим образом вытекает из английского толкования Лондонской декларации. По инициативе английского правительства в 1909 г. имели место переговоры; при этом было выработано соглашение, по которому участвовавшие в переговорах державы, в их числе Англия, Франция, Россия, Соединенные Штаты, Германия и др., «согласились постановить, что содержащийся в декларации регламент в основном соответствует общепризнанным принципам международного

права». Палата лордов нашла это соглашение в недостаточной мере отвечающим английским интересам, поэтому оно не было ратифицировано Англией. На этом основании Англия имела, конечно, [324] формальное право не придерживаться упомянутого регламента, но вместе с тем она нарушила признанные всеми государствами основные принципы, на которых строятся права отдельных народов. 20 августа 1914 г. английское правительство заявило о своем решении принять постановления Лондонской декларации, но с известными изменениями и дополнениями, которые оно считает совершенно необходимыми для обеспечения эффективности операций на море. Здесь с полной откровенностью высказано, что англичане считают всякое право обязательным для себя, поскольку оно не мешает их боевым операциям, и что они будут позволять себе отступления от этого права, если это будет необходимо для обеспечения эффективности операций. Таким образом, англичане нарушили право нейтральных стран на доставку всякого рода товаров в Германию. Нейтральные государства вынуждены были даже дать обязательства потреблять внутри страны ввезенные морем жизненные припасы и отказываться от морского импорта, в обмен на который они могли бы выделять равноценное количество продовольствия для доставки в Германию. В противовес этой грубой политике силы выдвигалась иная политика, пытавшаяся найти защиту в протестах и в соблюдении законности; к сожалению, именно по этому пути и пошла наша дипломатия.

В добавление ко всему этому мы не встречали сочувствия со стороны нейтральных держав. Америка заявила, что если Англия не соблюдает международных постановлений, то это не дает нам права в свою очередь совершать поступки, которые противоречат международному праву и с которыми Америка вынуждена была бы считаться. Более того, она требовала для своих граждан права беспрепятственно путешествовать по морю в любых районах. Нам было заявлено, что если мы не воздержимся от применения объявленных нами репрессивных мер, которые, по мнению Америки, грешили против «велений гуманности», то нас потребуют к ответу. По отношению к Англии подобный тон не применялся. Но почему же? Только [325] потому, что прибытие американских судов было в высшей степени желательно для англичан, которым они доставляли все, в чем англичане так настоятельно нуждались. С их стороны нельзя было ждать никаких помех по отношению к этим торговым сношениям, так как это шло бы вразрез с их личными интересами и при этом они не рисковали согрешить против «велений гуманности».

Возникает вопрос, как могло уживаться с понятием о гуманности то обстоятельство, что Америка помогала нашим противникам в их стремлении все туже затянуть на нашей шее голодную петлю? Объяснение этому придется искать в своеобразной англо-саксонской морали, согласно которой «business» и гуманность не имеют между собой ничего общего.

Когда выяснилось, что английское правительство стремится взять Германию измором, нам пришлось вплотную подойти к изысканию возможности избежать этой опасности. Давление, которое собиралась оказать на нас Англия, очень скоро должно было дать себя знать. На помощь нейтральных стран нам не приходилось рассчитывать. Они все без исключения подчинялись английскому произволу даже тогда, когда их выгоды (как, например, у Норвегии и Америки) этого не требовали. Как мы видели в предыдущих главах, наш флот, с начала войны уступавший по силе англичанам, в попытках оказать противодействие их планам не мог добиться решительного успеха, в результате которого германская торговля вновь могла бы ожить, а английская торговля стала бы добычей наших крейсеров. Мысль о возможности добиться подобного положения вообще относилась бы к области утопий и не считалась бы с наличием крупных подсобных средств, которыми Англия располагала, помимо дредноутов, и которые позволяли ей господствовать на морских торговых путях даже в том случае, если бы ее линейный флот понес тяжелые потери.

Помощь со стороны государств, сохранивших в этой мировой войне нейтралитет, при отсутствии морского подвоза [326] была бы для нашего народного хозяйства бесполезной даже в том случае, если бы крупное поражение англичан на море позволило нейтральным странам разогнуть спину и относиться к нам более доброжелательно. Спасительным и вместе с тем вынужденным выходом из такого положения могла явиться лишь наша способность (если мы таковой располагали) произвести ощутимый нажим на английскую экономику и вынудить Англию к проявлению уступчивости. В роли спасительницы могла выступить подводная лодка, так как охранитель английской торговли, каковым являлся Гранд-Флит, был бессилен против этого оружия.

Возник военно-политический вопрос большой важности. Германия обладала средством, позволявшим опрокинуть весь английский план удушения. О том, что подводная лодка действительно могла представить собой столь мощное средство борьбы, судить можно было прежде всего по степени выносливости лодок, которая под давлением условий военных

действий далеко превзошла все ожидания. Но в вопросе о применении этого оружия стратегия должна была действовать в полном согласии с политикой. Главные сомнения, естественно, возникли в области морского права.

Мы зашли бы слишком далеко, если бы стали рассматривать здесь все юридические соображения, относящиеся к этому вопросу. Новизна оружия потребовала применения новых форм войны, законность которых, конечно, не признавалась противной стороной, так как они были направлены против ее интересов. Однако нет сомнения, что именно английский метод ведения войны дал нам право прибегнуть к репрессивным мероприятиям. Ведь сами англичане научили нас мудрому правилу, согласно которому использование имеющихся в распоряжении средств с тем, «чтобы операции на море велись эффективно», является простой военной необходимостью.

Подводная лодка представляла собой боевое средство, признанное всеми государствами. На этом основании мы также [327] имели право использовать своеобразные свойства этого оружия. Всякое его применение, не соответствующее этому своеобразию, было бы противоестественным и в военном отношении бессмысленным. Способность подводной лодки погружаться делала ее особенно пригодной для борьбы против торговли, потому что своим внезапным появлением она порождала страх и распугивала торговлю, а сама могла скрыться от преследования противника. Способность плавать под водой представляла собой многообещающее свойство нового оружия. Если подводная лодка топила торговые суда вместе с их экипажем и случайными пассажирами, то ответственность за это падала на тех, кто пренебрегал предупреждениями и сознательно подвергался риску быть взорванным торпедой, совершенно так же, как рисковали погибнуть на минах экипажи пароходов, не желавшие подчиняться английскому насилию и рисковавшие проходить через загражденные минами районы. Так неужели же смелость капитанов торговых судов должна была помешать нам взять в руки оружие, от применения которого зависело решение нашей участи? Во всяком случае, помешать нам могли отнюдь не правовые основания, а политические соображения о том, считали ли мы себя достаточно сильными для того, чтобы пренебрегать необоснованными протестами. Ни в коем случае не следовало отказываться от выгод, проистекавших от использования подводных лодок, иначе острота этого оружия притуплялась и оно становилось бесполезным. На нем основывались наши надежды на постепенный рост потерь в тоннаже, в результате которых торговля, производившаяся с Британией, с течением

времени должна была вовсе прекратиться. Способность лодок держаться под водой приводила также к тому, что неприятель должен был оставаться в полном неведении относительно количества лодок, с которыми ему приходилось бороться, так как он не в состоянии был дать себе отчет, где находится противник. Район операций подводных лодок против английской торговли окружал [328] Британские острова, и атака могла произойти в любом участке прибрежной зоны. Это являлось большим преимуществом подводных лодок перед крейсерами, которым во избежание преследования приходилось вести поиски в открытом море, где торговое движение было крайне ограничено, тогда как подводная лодка могла действовать в прибрежной зоне, где было сосредоточено все движение пароходов.

Под влиянием всех этих соображений в широких кругах военно-морского флота пришли к заключению, что в вопросе о методе ведения войны мы должны взять пример с англичан и пойти по пути уничтожения торговли, так как только таким способом мы могли непосредственно поразить жизненный нерв Англии. В ноябре 1914 г. морское командование обратилось с этим предложением к тогдашнему начальнику адмиралу фон Полю, приведя следующие обоснования:

«Наше побережье не блокировано, поэтому наша торговля с нейтральными странами, поскольку речь не идет о контрабанде, сама по себе могла бы спокойно продолжаться, тем не менее, вся торговля на побережье Северного моря остановилась. Англия оказывает сильное давление даже на соседние с нами страны, стремясь воспрепятствовать продаже нам необходимых для ведения войны товаров. Особенно энергично старается она помешать подвозу через нейтральные страны жизненных припасов. Дело заключается здесь не только в импорте продовольствия для нашей армии, но и в намерении Англии заморить голодом весь германский народ. При этом Англия совершенно не считается с положениями международного права, так как жизненные припасы являются лишь условной контрабандой и подлежат захвату только в том случае, если они предназначаются для снабжения армии. Согласно постановлениям Лондонской конференции подобная условная контрабанда может быть конфискована только тогда, когда она доставляется на судне [329] непосредственно в неприятельскую страну; если же она направляется через нейтральную страну, например — через Голландию, то ее захват недопустим. Несмотря на это, большое количество пароходов с продовольствием, нефтью, рудой и т. д. было захвачено на пути в нейтральные страны, хотя отнюдь не было установлено, что в дальнейшем

грузы предназначались для Германии.

Если Англия стремится таким образом уничтожить нашу торговлю, то мы совершили бы лишь акт справедливого возмездия, в свою очередь предприняв войну против английской торговли и применив при этом все доступные нам средства. Далее, если Англия не считается при этом с интересами нейтральных стран, то у нас, при ведении войны, нет ни малейших оснований налагать на себя в этом отношении какие бы то ни было ограничения. Мы нанесем Англии самый чувствительный удар, если подводными лодками повредим ее торговле. Мы должны, следовательно, использовать это средство, применяя его в соответствии с его своеобразными свойствами. Чем энергичнее будет вестись война, тем скорее она придет к концу, тем меньше человеческих жизней будет принесено в жертву и тем меньше будет потеряно жизненных благ. Подводная лодка не может поэтому щадить экипажи пароходов, и им придется, следовательно, погибать вместе с судами. Можно обратить внимание судовладельцев на неизбежность подобных последствий и предупредить, что при попытке захода в английский порт их суда будут подвергаться опасности уничтожения вместе с их экипажами. Именно это указание, что жизнь экипажей пароходов находится в опасности, и приведет в скором же времени к полному прекращению движения пароходов в Англию. Одновременно с этим предупреждением следует объявить блокаду или всего, или части английского побережья. Провозглашение блокады необходимо как предостережение нейтральным странам об упомянутых выше последствиях. Серьезность [330] положения требует, чтобы мы оставили в стороне колебания, так как мы не имеем больше права колебаться. Да и в интересах будущего важно уже сейчас дать почувствовать неприятелю, каким могущественным средством для нападения на его торговлю мы располагаем, и что этому средству будет дано самое беспощадное применение».

Естественно, что в ответственных политических кругах возникли большие сомнения относительно впечатления, которое должен был вызвать в нейтральных странах подобный образ действий, диктуемый военными соображениями.

В ответном письме Адмирал-штабу от 27 декабря 1914 г. государственный канцлер формулировал свои соображения по этому вопросу в том смысле, что хотя с правовой точки зрения и нельзя ничего возразить против предполагаемой подводной блокады, тем не менее решение зависит от военно-политических соображений. Вопрос заключается не в том, следует ли вообще прибегать к этой мере, а в том, когда именно можно будет ее

осуществить без вреда для нашего политического положения. Такое мероприятие, как подводная блокада, которое могло бы вредно отразиться на позиции нейтральных стран и на нашем подвозе, может быть проведено в жизнь без каких-либо опасных последствий только в том случае, если наше военное положение на континенте станет настолько прочным, что оно не будет вызывать сомнений, и можно будет считать, что опасность перехода нейтральных государств на сторону нашего противника будет исключена. Сейчас этот момент еще не наступил.

По смыслу этого ответа ясно, что значение вопроса не было осознано и оценено во всей его полноте. Дело теперь заключалось не в том, мог ли флот применить новое своеобразное средство, позволявшее всесторонне развить и углубить методы ведения войны, а в том, правильно ли была оценена серьезность положения. [331]

В ответе государственного канцлера сквозили смутные намеки на то, что сперва надо добиться успеха в сухопутной войне, а затем уже можно подумать о борьбе с Англией.

Но мы были со всех сторон окружены врагами. Разве мы могли вырваться из петли с помощью одной лишь сухопутной войны или путем морской войны в том виде, в каком она до сих пор велась? Каким же способом могли мы добиться того, чтобы не оказаться побежденными? Из этого простого рассуждения вытекало указание на подводную войну против торговли.

Нашей обязанностью являлось основательное обсуждение политических последствий подобной войны, ее осуществимости с военно-морской точки зрения и ее перспектив при правильной оценке английской экономики. Подобным изучением следовало бы заниматься до начала войны, но об этом не позаботились, так как никто не мог предвидеть, что война с Англией должна была означать войну против ее морской торговли со всеми вытекающими отсюда последствиями. Да и кто мог бы подумать о возможности такого положения, при котором мы сами окажемся в состоянии причинить английской торговле такой же ощутимый вред, какого мы должны были ждать для своей собственной торговли в результате английской блокады? Этого нельзя было предвидеть и в этом отношении никого нельзя упрекать. Наоборот, наша морская политика была бесконечно далека от подобных агрессивных замыслов. Только в обстановке мировой войны, при необходимости защищаться от поднявшихся против нас народов, с сознанием огромной беды, в которую хотела ввергнуть нас Англия, и могли открыться перспективы возможного избавления от опасности.

Надо было считать за счастье, что наша морская политика

вообще допускала возможность осуществления подобного плана; что от состояния обороны, когда неприятель спокойно поджаривал нас на медленном огне, мы могли перейти к нападению; что в числе наших боевых средств мы обладали не только мощным оружием, но и необходимым для него личным [332] составом, бесстрашным и обладающим достаточными техническими познаниями; что в дальнейшем, при применении этого оружия, можно было положиться на неприкосновенность его опорных пунктов, к защите которых всегда был готов призванный для этого флот. Перед нами открывались широчайшие перспективы, так как итоги борьбы обещали нам реализацию германских требований о свободе морей. И если сравниваешь значение, которое должен был иметь этот план, с той формой, в которую он вылился при недостатке дальновидности и мужества у облеченных правом на принятие окончательного решения инстанций, то испытываешь чувство глубокого разочарования и жгучего сожаления о бесчисленных героически принесенных и напрасных жертвах.

Подводная война становилась вопросом, имевшим главным образом политическое значение. Мысль о ней возникла во флоте на основе военных соображений, так как флоту приходилось выдерживать английский нажим на море и стремиться к парализованию усилий, определеннейшим образом направленных против нашей народнохозяйственной жизни.

Непосредственное устранение этого нажима было для нас недостижимым вследствие превосходства в силе английского флота и его стратегии. Однако подводная лодка оказывалась подходящим оружием для того, чтобы и мы в свою очередь смогли угрожать хозяйственной жизни Англии, которая находилась под защитой более мощного флота. При той огромной зависимости от судоходства, в которой находилась английская экономика, была возможность до такой степени ущемить островное государство, что оно не смогло бы больше продолжать борьбу. В самом деле, Англия должна была ввозить морем все необходимое ей продовольствие и все сырье за исключением угля и половины потребности в железной руде.

Морская война против английской торговли именно по той причине и приняла политическую окраску, что она могла [333] причинить значительный ущерб интересам государств, которые еще не вступили в войну.

Относительно этих экономических соотношений и юридических соображений имеется столь объемистая литература, что я ограничусь здесь изложением политического развития и самого хода подводной войны в том виде, в каком они

представлялись нам, морякам.

Сделанное командованием флота предложение вести подводную войну против торговли было принято начальником Адмирал-штаба фон Полем, который 4 февраля 1915 г. опубликовал следующее извещение об установлении района военных действий:

«1. Настоящим морские воды, омывающие Англию и Ирландию, включая весь Английский канал, объявляются районом военных действий. Начиная с 18 февраля 1915 г., каждое неприятельское торговое судно, встреченное в этом районе, будет уничтожаться, причем не всегда придется считаться с опасностью для жизни экипажей и пассажиров.

2. В районе военных действий подвергаются опасности также и нейтральные суда, так как вследствие злоупотребления нейтральным флагом, введенного 31 января английским правительством, не всегда можно будет избежать случайного нападения на нейтральное судно.

3. Судоходство в районе к северу от Шетландских островов, в восточной части Северного моря и в полосе шириной не менее 30 миль вдоль побережья Голландии — опасности не подвергается.

Начальник Адмирал-штаба фон Поль».

Это извещение было сформулировано по согласованию с правительством, обратившимся к заинтересованным странам с меморандумом, из которого ясно вытекало, что извещение имело в виду применение подводных лодок. Отпала идея объявления [334] блокады всего английского побережья или отдельных английских портов, и путем объявления «района военных действий» мы последовали английскому примеру. По прежним понятиям, блокада должна была быть действительной, а для этого число лодок, которыми мы тогда располагали, не могло считаться достаточным. Блокада же отдельных портов не достигла бы намеченной цели; кроме того, она облегчила бы неприятелю принятие контрмер, поскольку ему пришлось бы проводить их лишь в определенном и известном районе.

К. сожалению, при объявлении района военных действий не нашли мужества коротко и ясно заявить о полном запрещении там всякого судоходства. Подобное запрещение не соответствовало воззрениям канцлера, высказанным в конце декабря в его политических выступлениях. Таким образом, новое извещение представляло собой компромисс.

Мы знаем от статс-секретаря морского министерства, гросс-адмирала фон Тирпица, что с ним совершенно не советовались при решении этого вопроса. Это тем более непонятно, что именно он ведал заготовкой необходимых материальных средств, и ему

должен был принадлежать решающий голос в вопросе об осуществимости плана. Для объяснения той поспешности, с какой было опубликовано это правительственное извещение, нельзя подыскать сколько-нибудь основательной причины, кроме, разве, желания адмирала фон Поля этим положить конец переговорам с министерством иностранных дел до предстоявшего в начале февраля вступления его в должность командующего флотом. Последствия этой поспешности особенно сильно довелось испытать ему самому, как командующему флотом, когда ему пришлось признать, что подводные лодки не могли сообразовать свои действия с законными требованиями нейтральных стран, что он считал ранее возможным. Он сам вынужден был возражать против построенных на этих основах распорядков, угрожавших жизненным интересам подводного оружия. [335]

Надежды на успех объявления района военных действий основывались на предположении, что оно будет воспринято нейтральными странами, которые будут запуганы, и их пароходы не будут заходить в пределы объявленного района. Если же нейтральные страны не пожелали бы отказаться от выгод, связанных с поддержанием торговых отношений с Англией, то они должны были брать на себя вытекавший отсюда риск.

В правительственном меморандуме наш образ действий характеризовался как метод возмездия Англии, которая вела против германской торговли войну, представлявшую собой издевательство над всеми основными международными правилами. Далее в меморандуме говорилось:

«Подобно тому, как Англия считает театром военных действий район между Шотландией и Норвегией, так и Германия считает театром военных действий воды, окружающие Великобританию и Ирландию, включая весь Английский канал, и будет всеми имеющимися в ее распоряжении средствами препятствовать неприятельскому судоходству в названных районах. С этой целью с 18 февраля 1915 г. будут приниматься меры к уничтожение любого неприятельского торгового судна, которое окажется в пределах театра военных действий. Причем не всегда можно будет предотвратить опасность, угрожающую при этом людям и товарам. Нейтральные страны предостерегаются впредь от попыток вверять этим судам жизнь экипажей и пассажиров и сохранность товаров. Обращается внимание нейтральных стран на то, что их собственным судам настоятельно рекомендуется не заходить в упомянутый район, так как хотя германским морским силам и дано распоряжение не применять оружия по отношению к нейтральным судам, поскольку они будут опознаны, тем не менее, вследствие узаконенного английским

правительством приема злоупотреблений нейтральным флагом и других случайностей, не всегда можно будет предотвратить опасность для нейтральных судов». [336]

Нашим подводным лодкам предписано было руководствоваться при ведении подводной войны следующими основными указаниями:

«Обеспечение безопасности для подводной лодки стоит на первом месте. Ради этой безопасности следует избегать всплытия лодки для осмотра судов, так как помимо неожиданной опасности, которой лодка может подвергнуться со стороны неприятельских кораблей, даже при наличии отличительных нейтральных признаков не может быть никакой уверенности в том, что перед лодкой не находится именно неприятельское судно. Само по себе ношение нейтрального флага и отличительных нейтральных знаков еще не является бесспорным доказательством того, что пароход действительно является нейтральным. Поэтому его уничтожение вполне оправдывается, если только какие-либо иные сопутствующие обстоятельства не говорят за то, что он нейтральный».

Этот образ действий был тем более правильным, что цель всего нашего выступления заключалась именно в применении подводной лодки в качестве средства, компенсирующего вытекавшую из нашего географического положения невозможность выслать на английские мировые торговые пути какие-либо надводные корабли. Война против торговли могла привести к ощутимым результатам лишь при использовании специфических свойств подводных лодок. Сила подводной лодки, — этого специального военно-морского оружия, примененного для борьбы против морской торговли, как своего рода противоторгового заграждения, выставленного в районе военных действий, — заключалась в трудности обнаружения судами признаков грозящей подводной атаки. Именно это обстоятельство и подлежало использованию подводными лодками. Опасность, угрожавшая нейтральному судоходству, являлась следствием его неодинакового отношения к обеим декларациям (английской [337] и германской), касавшимся объявления военной зоны. Ни разу ни одно судно, даже американское, не нарушило английских требований и не сделало попыток выяснить, станет ли Англия применять в крайних случаях всю силу своей декларации; нейтральные суда добровольно заходили в английские порты по указанным английским Адмиралтейством путям. Нам же, в связи с постоянным стремлением нейтральных судов пренебрегать всеми сделанными в нашей декларации предостережениями,

приходилось на практике доводить до сознания нейтральных стран представление о размерах грозившей опасности.

Предположение, что нейтральные страны беспрекословно согласятся с принятым нами образом действий, фактически не оправдалось, в особенности по отношению к Соединенным Штатам, которые тотчас заявили протест в самой решительной и угрожающей форме. В этой стране, не скрывавшей принятого ею образа действий по отношению к Англии, не могли, конечно, найти возражений против создания новых правовых постановлений, вызванных новыми условиями войны; так аргументом для создания этих новых правовых постановлений были выдвинуты соображения о «велениях гуманности». Это означало, что человеческая жизнь должна была оберегаться во всех случаях, — требование, которое далеко не всегда могло быть выполнено подводной лодкой по самой природе этого боевого средства. Это является показательным примером, характеризующим англо-саксонский образ мышления: можно морить голодом стариков, женщин и детей и в то же время упорно настаивать на том, что прямо убивать их нельзя, конечно, по той причине, что, благодаря уступчивости нейтральных стран, английская блокада в Северном море могла осуществляться еще более выгодно, т. е. путем доставки судов в английский порт.

В высшей степени странным представляется в настоящее время тот факт, что возможность подобных протестов не была предусмотрена и не были тщательнейшим образом продуманы [338] их последствия. Ведь подобный протест ставил наше правительство перед задачей — либо отменить объявление о военной зоне, либо, при осуществлении принятой системы, считаться с нейтральными странами, что должно было сильно повредить успеху, если не вовсе поставить его под вопрос. Если бы мы хоть раз отказались из-за американских гуманистических требований от нашего морального права на ведение подводной войны, то было бы в высшей степени трудно возобновить применение крутых мероприятий в будущем, трудность возникала бы именно по той причине, что если бы потребовалось применить более решительные меры (что могло быть достигнуто путем подводной войны), то следовало бы ожидать возражений со стороны руководящих политических органов, которые стали бы утверждать, что в результате применения подобного средства самозащиты общее положение страны должно ухудшиться. В этом заключается разгадка длительного сопротивления, каковое государственный канцлер оказывал стремлению избрать тот способ ведения войны, который действительно мог существенно повредить Англии.

Имевшиеся для этого возможности канцлер похоронил с самого начала, так как в ответ на американский протест наше правительство сообщило, что оно объявило об уничтожении исключительно лишь встреченных в военной зоне неприятельских торговых судов, а отнюдь не всех вообще торговых судов, как, по-видимому, ошибочно поняло американское правительство. Как заявляло далее наше правительство, оно и впредь готово было самым серьезным образом отнестись к любому мероприятию, которое способствовало бы безопасности законного нейтрального судоходства.

Это признание законного судоходства стояло в полном противоречии с целью, которую преследовал Адмирал-штаб. Неясно, зачем потребовалась такая поспешность в вопросе об объявлении подводной войны, коль скоро у руководящих политических органов вовсе не было желания неуклонно следовать [339] по избранному пути. Между тем по этому поводу необходимо было установить полную ясность, если вообще имелось намерение применить подводную войну. Можно допустить, что наше выступление являлось пробным шагом, т. е. предполагалось выяснить, будет ли встречено сопротивление со стороны нейтральных стран. Но последствия, которые должны были произойти в том случае, если бы это сопротивление последовало, были бы очень серьезными. Формулировка правительственного извещения от 4 февраля позволяла нашей дипломатии сохранять декларацию в силе, но на практике допускалось принятие мер предосторожности, которых требовали нейтральные страны. Подводным лодкам было дано соответствующее распоряжение, и этим значение подводной войны было сведено к нулю.

Трудно было бы написать ноту с большим дипломатическим искусством, если бы речь шла не о том, чтобы отстоять намерения нашего военно-морского командования, а о соблюдении интересов неприятеля, прикрывающегося нейтральным именем.

14 и 15 февраля, еще до открытия враждебных действий, в Адмирал-штабе были получены две телеграммы следующего содержания.

«1. Высланным в море подводным лодкам отдать по радиотелеграфу приказание не нападать на суда, идущие под нейтральным флагом, до тех пор, пока точно не установлено, что это — неприятельское судно.

2. Кайзер приказал подводную войну в отношении нейтральных судов в смысле извещения от 4 февраля начинать не 18 февраля, а лишь по высочайшему повелению».

В ответ на это командующий флотом телеграфировал в

Адмирал-штаб:

«U-30 находится уже вблизи Ирландского моря. Едва ли до нее дойдет приказ уничтожать лишь неприятельские [340] суда. Изданием этого приказа исключается возможность всякого успеха, так как подводная лодка не может установить национальности судна, не подвергая себя опасности. Считаю, что достоинству флота будет нанесен сильный удар, если провозглашенное во всеуслышание мероприятие, связанное с великими надеждами всего народа, превратится в пустой звук. Прошу доложить мое мнение кайзеру».

В этой телеграмме отражается впечатление, произведенное обоими приказами на адмирала фон Поля как командующего флотом. Они целиком противоречили тем ожиданиям, которые он вложил в содержание своего объявления о военной зоне. Кроме того, телеграмма доказывает, как мало сам адмирал считал возможным требовать от подводных лодок подобного образа действий. Но возникшие однажды у руководящих политических органов опасения перед возможностью осуществления американских угроз и в дальнейшем одержали верх. Не подлежало сомнению, что оценка общего положения, в соединении с наличием материальных возможностей для ведения энергичной подводной войны, являлась достаточным оправданием для этой войны; следовательно, большой ошибкой было допустить возникновение такого положения, при котором на будущее время нам преграждался путь к объявлению неограниченной подводной войны.

18 февраля вышла соответствовавшая новым условиям инструкция для действия подводных лодок:

1. Подводную войну против торговли вести с полным напряжением всех сил.

2. Неприятельские торговые суда подлежат уничтожению.

3. Нейтральные суда следует щадить. Ношение нейтрального флага или отличительных знаков (на дымовых трубах) нейтральных пароходов само по себе еще не должно рассматриваться как гарантия нейтральной национальности. [341] Точно так же и ношение прочих нейтральных отличительных знаков отнюдь не дает полной уверенности; командиру следует учесть все прочие обстоятельства, которые могут помочь выяснению национальности судна, как, например, внешний вид, место, курс, общее поведение экипажа.

4. Суда, следующие под нейтральным флагом под конвоем, рассматриваются как нейтральные.

5. Госпитальные суда следует щадить. Их можно атаковать лишь в том случае, если с несомненностью установлено, что они

использованы для доставки войск из Англии во Францию.

6. Суда комитета по оказанию помощи Бельгии также следует щадить.

7. Если, несмотря на соблюдение величайшей осторожности, и произойдет ошибка, то командир не будет нести ответственности.

Такова была обстановка, в какой подводные лодки должны были начать 22 февраля свою деятельность. Адмирал-штаб должен был приноровить содержание этой инструкции к смыслу разъяснения, сделанного нашим правительством американскому правительству по вопросу о нашем принципиальном толковании методов ведения войны против торговли в пределах военной зоны; однако Адмирал-штабу не представилось случая высказать свое мнение относительно практической осуществимости мероприятий, вытекавших из этого разъяснения.

Существенным минусом для успешности подводной войны являлось то обстоятельство, что вся перевозка грузов на зафрахтованных нейтральных судах осуществлялась в пользу неприятеля совершенно беспрепятственно, и общий итог потопленного тоннажа, в котором мог выразиться успех подводных лодок, понижался из-за этого по меньшей мере на одну треть. Примерно в этой доле и выражалось участие нейтрального судоходства в торговом обороте Англии. Первоначальная [342] тревога нейтральных стран совершенно исчезла, потому что положение дел в объявленной нами военной зоне, в связи со сделанным разъяснением Америке, не могло быть таким опасным, каким оно грозило стать в первое время.

После потопления парохода «Кэтвейк» общественное мнение в Голландии было сильно возмущено, а наше министерство иностранных дел заверило голландское правительство в том, что атака голландского торгового судна совершенно не входила в наши намерения, и если окажется, что «Кэтвейк» действительно был торпедирован германской подводной лодкой, то германское правительство не преминет выразить по этому поводу голландскому правительству свое искреннее сожаление и полностью возместит убытки.

Но помимо нейтральных судов и многие неприятельские суда могли проскочить невредимыми под прикрытием нейтральных знаков. Это стало особенно заметно после того, как злоупотребление флагом стало применяться в непосредственной связи с предпринятым тогда вооружением пароходов, и когда при выяснении национальности подводные лодки стали подвергаться большой опасности.

Под совокупным влиянием всех этих обстоятельств

количество потопленного тоннажа неизменно падало. Образ действий противника становился все более подозрительным, особенно после того, как для английских торговых судов были установлены премии за уничтожение подводных лодок. Исключительно грубый случай имел место при встрече с английским вспомогательным судном «Баралонг», с которого перестреляли всю без исключения беззащитную команду U-27, плававшую в воде и частью спасшуюся на борту американского парохода[110]. [343]

Несмотря на все затруднения, личный состав наших подводных лодок всей душой отдавался своему делу. Стремясь добиться высших результатов, старались все же избегать случайностей, которые могли вызвать нарекания. Видное место занимало в этом отношении потопление 7 мая большого английского быстроходного парохода «Лузитания» (31 000 тонн), вызвавшее необычайную сенсацию.

Опасность, грозившая Англии от наших подводных лодок, предстала здесь в ярком свете. Английская пресса проявила признаки растерянности, но в то же время преисполнилась негодованием. Позиция, занятая английской прессой, была особенно необычайной в том отношении, что гибель «Лузитании» стремились представить как несчастье, постигшее не англичан, а американцев. Надо прочитать статью, появившуюся в «Тайме» тотчас после потопления «Лузитании» (8 мая 1915 г.), чтобы постигнуть всю степень ханжества, на которое способны англичане, когда затронуты их торговые интересы. Ни слова сочувствия по отношению к загубленным человеческим жизням и одно лишь неприкрашенное стремление представить это дело с тем лицемерием, которое было необходимо для того, чтобы американцы заняли враждебную Германии позицию.

Англичанам не пришлось разочароваться в своих ожиданиях. При обмене нотами от нашего правительства требовалось прекращение подводной войны, так как наш метод использования подводного оружия для уничтожения торговли практически оказался несовместимым с требованиями Америки, которая настаивала на праве американских граждан, не подвергая свою жизнь опасности, путешествовать по морю всюду, куда их призывали законные торговые интересы. Высказанная нами готовность отказаться от этого рода использования подводных лодок в том случае, если Америке удастся заставить Англию соблюдать международные законы, не имела никакого успеха. Подводная война подверглась новому ограничению в виде запрещения топить какие бы то ни было [344] большие пассажирские пароходы, не исключая и неприятельских.

19 августа 1915 г. произошел новый инцидент, выразившийся в потоплении подводной лодкой U-24 парохода «Эребик». Хотя лодка находилась здесь в состоянии законной самозащиты от преднамеренного нападения[111], тем не менее запрещение атаковать пассажирские пароходы было усилено новым ограничением — не только большие, но и все вообще пассажирские пароходы можно было топить только после предупреждения и снятия с них пассажиров. И в этом случае, как это произошло и в первый раз, при составлении ответа на заявленный Америкой протест, не был выслушан начальник Адмирал-штаба адмирал Бахман, который просил поэтому кайзера освободить его от должности. Отставка его была принята, и начальником Адмирал-штаба был назначен адмирал фон Гольцендорф.

Ввиду того, что в этих условиях нельзя было ожидать крупных успехов, подводная война у западных берегов Британских островов была приостановлена.

Командующий флотом, адмирал фон Поль, также просил освободить его от должности, если будет сохранен в силе последний приказ — щадить все пассажирские пароходы. Выполнение подобного распоряжения было связано с величайшей опасностью для подводных лодок и неизбежно повлекло бы за собой дальнейшие потери, которые уже и произошли вслед за изданием ограничительных приказов. Между тем, фон Поль по-прежнему считал невозможным отказаться от подводной войны, которая представляла во флоте единственное действительное [345] оружие против Англии. Его возражения против ограничения подводной войны были отклонены под предлогом недостаточного знакомства его с политической стороной вопроса.

Полное прекращение подводной войны в районе к западу от Англии противоречило все же имевшимся возможностям, так как с марта 1915 г. начал функционировать опорный пункт для подводных лодок в Зеебрюгге и была организована новая база для подводных лодок в Средиземном море. Переход U-21 (под командованием Херзинта), которая была послана в апреле 1915 г. для поддержки наших морских сил, участвовавших в обороне Дарданелл, послужил убедительным доказательством больших маневренных способностей наших подводных лодок. Поэтому, начиная с августа, новейшие лодки от U-33 до U-39 включительно, стали направляться в Средиземное море с заданием вести в этом море подводную войну, базируясь на австрийский порт Пола. После перехода итальянцев на сторону наших врагов (27 мая 1915 г.) перед нашими лодками поле деятельности расширилось, так как все пароходное сообщение

совершалось теперь преимущественно под неприятельским флагом и едва ли приходилось опасаться возможности спутать флаги с нейтральными. Так тянулась подводная война до конца года; успех ее был, конечно, невелик, но все же английскому судоходству наносились чувствительные потери, которые в этом объеме Англией и не предполагались. С февраля по август ежемесячно топилось в среднем 120 000 тонн. Дальнейшие результаты были таковы:

в сентябре 136 000 брутто-регистровых тонн
в октябре 108 000 брт
в ноябре 58 000 брт
в декабре 121 000 брт

До начала подводной войны морские сообщения с Англией еще не были серьезно затронуты. Как бы ни давала себя чувствовать крейсерская война, которую вели «Эмден», [346] «Карлсруэ», «Кронпринц Фридрих Вильгельм» и «Принц Эйтель Фридрих», она не могла оказать решающего влияния из-за недостатка заокеанских опорных пунктов. Произошло лишь умеренное повышение фрахтов, и в общем англичане едва ли терпели существенные лишения. Ни о каких недостатках продуктов и речи не было, даже рост цен оставался сносным. Подводная война в корне изменила экономические условия в Англии. Фрахты сильно повысились. В мае 1915 г. они достигали двойной их январской стоимости, а в январе 1916 г. в среднем почти десятикратной довоенной стоимости (январь 1914 г.). Оптовые цены, конечно, не отставали, и если подвоз пострадал не настолько, чтобы можно было говорить об острой нужде, то все же подводная война несла с собой значительное ухудшение, так как не мог быть удовлетворен значительно возросший спрос из-за необходимости снабжать армию. К концу года потери в грузовом тоннаже стали ощущаться уже в очень острой форме, и с этого времени стало ясно, что проблема подводной войны является вопросом нехватки тоннажа. В январе 1916 г. новый начальник Адмирал-штаба подал объемистую памятную записку, в которой он привел подробный обзор английской экономики и на основе произведенных им исследований пришел к следующим выводам:

1. В истекшем году подводная война велась с постепенно нараставшими средствами, при усиливавшихся ограничениях, против мало еще затронутого войной вполне способного к сопротивлению хозяйственного организма. Она вызвала острую нужду, отмеченную сильным вздорожанием съестных припасов, а также фабрикатов и сырья. Морские сообщения и торговля Англии до такой степени пострадали, что повсюду уже замечаются явные признаки экономического и финансового

расстройства. Эти затруднения вызвали сильное беспокойство в Англии, почувствовавшей угрозу на опасном для нее фронте, и со временем они могли бы склонить [347] Англию к миру. Но влияние подобных настроений пропадало, как только в Англии появлялась уверенность в том, что подводная война по причинам, которые относятся к иной области, не будет доведена до конца.

2. Экономические последствия, вызванные подводной войной, хоть и в смягченной форме, действуют и поныне. К концу 1915 г., из-за нехватки тоннажа, направляющееся в Англию торговое движение сильно сократилось, и расстройство британской внешней торговли обострилось в результате неизменно растущего вздорожания подвозимых товаров. Это послужило толчком к увеличению рыночных цен. Между тем, в связи с требованиями, предъявляемыми военным и политическим положением Англии, финансовое положение также пришло в угрожающее состояние.

3. В соответствии с этим в новом году, по сравнению с положением в феврале 1915 г., подводная война встретит для своего проведения неизмеримо более благоприятные предпосылки, поскольку дальнейшее значительное уменьшение оставшегося еще грузового тоннажа поставит под вопрос возможность обеспечить перевозку предметов первой необходимости и поскольку Англия из-за острой нужды, дороговизны и финансового перенапряжения лишена теперь лучших элементов, из которых складывается сила ее сопротивления. Наконец, для новой подводной войны мы располагаем теперь такого рода силами, что с учетом развития оборонительных средств противника с одной стороны, и достигнутой тем временем организации подсобных технических средств с другой стороны, мы в состоянии обеспечить развитие значительно повышенной (по сравнению с прошлым годом) боевой деятельности подводных лодок.

4. Если на основе всего вышесказанного подводная война снова будет вестись при наличии прошлогодних противоестественных с военной точки зрения ограничений, то можно, конечно, добиться дальнейшего ухудшения экономического [348] и, вместе с тем, финансового положения Англии, но нельзя с уверенностью считать, что таким путем Англия будет вынуждена заключить мир. Ведь надо иметь в виду многочисленные технические трудности ведения подводной войны при наличии ограничений в части использования специфических свойств подводного оружия и при значительно расширившихся оборонительных возможностях противника. В особенности надо учитывать, что при наличии этих условий, как это показывает прошлогодний опыт, элемент устрашения

судоходства быстро улетучивается.

5. Если же новая подводная война будет неограниченной, т. е. если она будет вестись с таким расчетом, чтобы всякое судоходство в пределах объявленной военной зоны было прекращено, то весьма вероятно, что в непродолжительном времени, самое большее через шесть месяцев, под давлением невыносимого сокращения тоннажа ввоза и вывоза и связанного с этим роста дороговизны, Англия под угрозой надвигающегося финансового краха принуждена будет заключить мир. Только путем подобного решительного поражения Англии и можно помешать предпринятой ею войне против германской торговли, и всякий иной характер завершения этой войны явится громадной угрозой для будущего развития германской экономической жизни.

6. Предоставление Англии американского тоннажа не явится для нее существенной помощью в борьбе со вновь развернувшейся подводной опасностью. Если учесть непомерность произведенных уже и предстоящих еще военных расходов, то нельзя также допустить, что Соединенные Штаты станут оказывать Англии постоянную финансовую поддержку. Впрочем, при том влиянии, которое неограниченная подводная война окажет на английский ввоз и вывоз, эта финансовая помощь была бы бесполезной, так как она не могла бы устранить острой нужды в необходимых товарах и способствовать поддержанию вывоза на должном уровне. [349]

Предложение начать неограниченную подводную войну, сделанное начальником Адмирал-штаба в январе 1916 г., основывалось на приведенных ниже расчетах:

«А. С начала подводной войны до октября 1915 г. в зоне военных действий вокруг Англии ежедневно уничтожалось 1–2 парохода или в среднем 4085 тонн (пароходы вместимостью менее 1000 тонн не учитывались), поэтому можно с уверенностью полагать, что и в дальнейшем на одну лодку будет приходиться не менее 4000 тонн потопленного тоннажа. Принимая во внимание, что в течение месяца постоянно занимаются лишь четыре позиции (число, которое при имевшем место увеличении в 1915 г. количества подводных лодок можно считать минимальным), получаем 16 000 тонн в день, или 480 000 тонн в месяц; таковы итоги для военной зоны вокруг Англии.

Б. В Средиземном море до сих пор, во второй половине 1915 г., в среднем ежемесячно уничтожалось 125 000 тонн. Допуская, что размеры судоходства под влиянием подводной войны существенно не сократятся, а число позиций в Средиземном море в течение 1916 г. еще более возрастет, можно

рассчитывать по меньшей мере на такой же результат, т. е. на 125 000 тонн в месяц.

В. Количество тоннажа, уничтожаемого минами, составляло в среднем 26 640 тонн в месяц, и это же количество можно принять в расчет и на будущее время. Таким образом, общий итог достигает 631 640 тонн в месяц. За полгода это составит 3 789 840 тонн потерь.

Истинное значение этих потерь для экономики Англии следует увеличить в несколько раз, поскольку каждый погибший пароход предназначался для ввоза и вывоза, и в течение полугода его трюмы были бы использованы по нескольку раз. Общий тоннаж английского торгового флота в начале войны составлял в круглых числах 20 млн тонн. Половина [350] этого тоннажа была реквизирована для военных целей. Потребности мирного населения страны должны были покрываться за счет оставшихся 10 миллионов тонн. Повышение цен, заметно сказавшееся уже через несколько недель после начала подводной войны, позволяет судить о том, что должно будет произойти, если на долгий срок будет потеряно свыше одной трети всего английского грузового тоннажа, который должен был удовлетворять потребностям широко развитых торговых связей Англии. Поистине тогда не придется больше думать о лозунге „business as usual…“».

Но руководящие государственные органы отклонили предложение Адмирал-штаба. Тогда начальник Адмирал-штаба удовлетворился некоторого рода уступкой, заключавшейся в том, что вооруженные неприятельские торговые пароходы должны были рассматриваться как военные корабли. Мы не перестали, однако, надеяться на то, что в скором времени можно будет возобновить подводную войну в наиболее острой форме.

Когда в январе 1916 г. я вступил в командование флотом, я счел необходимым установить, какие военные средства имелись в моем распоряжении для борьбы против Англии. Особенно важно было получить уверенность, предполагается ли, и в какой именно форме, вести подводную войну против английской торговли. 1 февраля начальник Адмирал-штаба обнадежил меня заверением, что 1 марта должна была начаться неограниченная подводная война. В этом предположении в штабе командующего флотом начата была предварительная оперативная подготовка. Уже 11 февраля в штабе флота был получен приказ относительно образа действий против неприятельских вооруженных торговых судов. Согласно этому приказу неприятельские торговые суда, вооруженные орудиями, должны были рассматриваться как военные корабли и подлежали уничтожению любым способом. При этом командиры лодок должны были иметь в виду, что

ошибка может повести к разрыву [351] с нейтральными странами, поэтому приступать к уничтожению торгового судна на том основании, что оно вооружено, разрешалось лишь в том случае, если факт установки орудий был точно выяснен.

В связи с производившимся дипломатическим путем предупреждением нейтральных стран, это распоряжение должно было вступить в силу лишь 29 февраля.

Правительство опубликовало новый меморандум, касавшийся обращения с вооруженными торговыми судами. Основываясь на изданных английским правительством правилах, которыми узаконивались активные действия английских торговых судов, правительство указывало, что при этих условиях неприятельские торговые суда, снабженные артиллерией, теряли всякое право на признание их мирными торговыми судами. Германское правительство осведомляло нейтральные страны о создавшемся положении дел, чтобы можно было предостеречь подданных этих стран от попыток доверять свою жизнь или свое имущество вооруженным торговым судам, принадлежащим государствам, которые находятся в войне с Германией. В силу этого меморандума ни одна нейтральная страна не могла больше требовать для своих подданных права на защиту при следовании в военной зоне на неприятельских вооруженных пароходах.

Следовало ожидать, что в подобных условиях, когда учитывались интересы нейтрального судоходства, при ведении подводной войны встретятся незначительные затруднения. Трудно было только понять, зачем понадобилось теперь выпускать это извещение относительно обращения с вооруженными пароходами, коль скоро было уже твердо решено начать 1 марта неограниченную подводную войну. Мои догадки о том, что срок 1 марта не будет соблюден, подтвердились 23 февраля при посещении флота кайзером. Напомню, что император разделял мнение правительственных кругов, политические соображения которых были направлены к тому, чтобы не допустить разрыва с [352] Америкой. Заявление, сделанное правительством по согласованию с Адмирал-штабом, как ответственным за ведение морской войны органом, создало положение, при котором само собой подразумевалось, что командование флота должно было подчиниться распоряжению возобновить подводную войну, выслав для этого несколько подводных лодок в окружающие Англию районы.

Сначала надо было выждать результатов одной попытки. На основе сделанных мне заверений, я должен был, кроме того, предположить, что правительство вынесло из события 1915 г. урок — не отступать перед протестами, а наоборот, переходить в

таких случаях к обострению форм подводной войны. В нашем распоряжении были теперь достаточные силы для того, чтобы придать вес нашим угрозам. Надо еще заметить, что командование флота не было правомочно оказывать сколько-нибудь решающее влияние на общие методы войны. Однако командующий флотом, ответственный за осуществление полученных им указаний, в особых случаях мог входить с представлениями. Большим неудобством являлось то обстоятельство, что командующему флотом была подчинена только часть подводных лодок (около половины); прочие лодки подчинялись частью Фландрскому корпусу, частью главнокомандующему на Балтийском море, а лодки, оперировавшие в Средиземном море, получали задания непосредственно от Адмирал-штаба. Однако вопрос о подводной войне был так тесно связан с нашей главной задачей, заключавшейся в стремлении разбить английский флот, что он не мог не иметь большого значения при всех решениях, касавшихся флота. Я счел долгом привести соображения о последствиях, которые должны были вытекать из общего характера наших методов ведения войны в том случае, если бы подводная война не велась на основе правильных военных принципов. Ведь я был бы привлечен к ответственности за использование вверенного мне оружия в соответствии с такими заданиями, которые влекли к [353] гибели этого оружия без всякой возможности добиться успеха, вполне достижимого при правильном использовании подводных лодок.

На этом основании я попытался бороться с уступчивостью, которую проявлял начальник Адмирал-штаба перед стоявшими в порядке дня возражениями политического характера. Впрочем, как официальный представитель военно-морских сил, он в длинной и обстоятельной памятной записке указывал, что неограниченная подводная война является наилучшим из всех средств, которыми мы располагаем, чтобы принудить Англию к миру и вообще довести войну до благополучного конца.

4 марта в верховной главной квартире состоялось решающего характера совещание, о результатах которого начальник Адмирал-штаба сообщил мне следующее:

«По военным соображениям начало неограниченной подводной войны (только она одна и обещает нам полный успех) против Англии состоится безотлагательно 1 апреля. До истечения этого срока государственный канцлер должен пустить в ход все политические и дипломатические средства, чтобы дать Америке полное представление о создавшемся у нас положении и добиться этим основной цели — обеспечить нам свободу действий. До тех

пор подводная война против Англии, в соответствии с изданными на 1 марта приказами, должна вестись как можно энергичнее».

Основанием для этого решения явились следующие соображения, занесенные в протокол совещания 4 марта.

«Общее наше положение в военном отношении надо признать хорошим. На востоке и на западе мы победоносно удерживаем завоеванную территорию. Пока существуют подводные лодки и флот, со стороны Америки не грозит никакой серьезной опасности. Австрия успешно отражает итальянские [354] попытки перейти в наступление. Болгария прочно удерживает в своих руках сербскую территорию. Салоникская операция обречена на бездействие, русское наступление в Турции приостановлено на линии Эрзерум — Трапезунд; английская операция в Мессопотамии закончилась для противника тяжелым поражением; Египет находится под угрозой со стороны Сирии и Сенусси, благодаря чему связано значительное количество английских войск. В последнее время Ирландия также притягивает к себе английские военные силы. Нельзя ждать существенных изменений в общем благоприятном военном положении, но и решительная победа также маловероятна. В экономическом отношении все более дает себя знать отсутствие всякого подвоза морем из нейтральных стран, хороший урожай также не может обеспечить наше будущее, если не будет парализована английская насильственная политика, направленная против нашей торговли с целью измора Германии. Таким образом наше экономическое положение не такое же, как военное. Наши противники продержатся дольше нас, и это заставляет нас добиваться скорейшего окончания войны. Можно с уверенностью полагать, что если удастся нанести Англии настолько чувствительные потери, что лучшим для нее исходом явится заключение мира, то и другие противники будут принуждены к миру. Единственным средством для этого является беспощадно проводимая подводная война, действие которой Англия не сможет выдержать долее 6–8 месяцев, если ей придется полагаться только на ее теперешних союзников. Беспощадная война наносит удар не одной лишь Англии, а со всей силой бьет по нейтральному судоходству, губит добро и человеческие жизни. Малые нейтральные страны должны и не прочь будут уступить силе, т. е. прекратить торговлю с Англией. Америка протестует против подобного способа ведения подводной войны и угрожает нам войной. Волей-неволей, а в военном отношении, особенно что касается флота, [355] нам придется с этим считаться. С экономической точки зрения эта война роковым образом ухудшит наше положение. Богатая недоступная страна сможет выносить

состояние войны в течение целого десятилетия. Вместе с тем, она окажет нашим слабеющим противникам значительную моральную и материальную поддержку, которая во всяком случае побудит их — и Англию в том числе — использовать эту поддержку для более длительного сопротивления. Наша цель — привести войну к скорейшему окончанию — по времени будет отодвинута, а Германия окажется перед риском быть доведенной до состояния истощения. Так как существующее сейчас военное положение не вынуждает нас идти ва-банк, нам необходимо сохранить преимущества нашего военного положения и прежде всего путем дипломатической игры удержать от выступления новых серьезных противников, а с другой стороны, изыскать и использовать пути для нарушения согласия в стане наших противников и тем открыть перспективы для заключения сепаратного мира. Если удастся сохранить мир между нами и Америкой и, соглашаясь на уступки в методах ведения подводной войны, оказать все же на Англию такое давление, что будет восстановлена легальная торговля между нейтральными и воюющими странами, то мы получим экономическую поддержку и окажемся в состоянии на долгое время сохранить за собой благоприятное военное положение и, благодаря этому, выиграть войну. Разрыв с Америкой дает нам, конечно, тактические шансы на возможность вести беспощадную подводную войну против Англии, но лишь ценой затягивания войны, а отнюдь не для облегчения или коренного улучшения нашего экономическою положения. Мы всегда успеем пойти на такие условия, если попытки удержать Америку от выступления окончатся неудачей, и было бы непростительным отказываться от этих попыток ради нескольких сотен тысяч тонн неприятельского тоннажа, которые мы могли бы уничтожить за время ведения переговоров». [356]

Эти попытки по-прежнему остались совершенно безуспешными, тем более что до 1 апреля оставался слишком короткий срок. Не оправдались также предположения о том, что мы сможем при содействии Америки оказать давление на Англию с тем, чтобы восстановить легальные торговые сношения с нейтральными странами, благодаря чему мы окрепли бы в экономическом отношении и оказались в состоянии надолго упрочить наше благоприятное военное положение. Как только это проникло в сознание, тотчас возник трудный вопрос, следует ли теперь же сделать надлежащие выводы и в самой острой форме начать войну против экономики Англии. В противном случае могло наступить положение, вызывавшее опасение на совещании 4 марта, когда было установлено, что наши противники продержатся дольше нас, если в экономических условиях не

произойдет никаких перемен. Сознание наше должно было в этом отношении проясниться не позднее 20 апреля, когда Америка вручила нам угрожающую ноту в связи с инцидентом с пароходом «Сассекс».

Прошел и срок 1 апреля, а неограниченная подводная война так и не началась. Командование флота не имело оснований настаивать на скорейшем начале этой войны, так как у него не было достаточного опыта, касающегося действий подводных лодок в море и позволявшего с уверенностью выдвигать контрпредложения.

24 марта 1916 г. в Канале был взорван торпедой пароход «Сассекс», шедший из Фолкстона в Дьепп и имевший на борту 300 пассажиров, в том числе некоторое количество американских подданных. По имевшимся в первое время германским данным нельзя было считать доказанным, что пароход был взорван торпедой, а не попал на мину. Правда, в тот же самый день и в том же самом пункте имело место потопление какого-то судна, но германский командир, по всей обстановке и по внешнему виду, принял его за вновь построенный английский [357] заградитель типа «Эребис»[112]. Американское правительство воспользовалось этим случаем, чтобы еще раз в самой резкой форме указать германскому правительству на незаконность подводной войны против торговли. Оно грозило совершенно прервать дипломатические отношения с германским правительством, если последнее не объявит немедленно же о прекращении применяемых теперь методов войны против пассажирских и грузовых пароходов.

В результате этой ноты, переданной 20 апреля 1916 г., наше правительство решило пойти на уступки, и в связи с этим Адмирал-штаб прислал приказ, согласно которому отныне подводная война должна была вестись в соответствии с призовым правом. Этот приказ, переданный по радио, застал флот в тот момент, когда выполнялась операция, связанная с обстрелом Лоустофта. Ввиду того, что подводная война на основе призового права в окружающих Англию водах не могла принести подводным лодкам никакого успеха, между тем как сами лодки должны были подвергаться величайшей опасности, я по радио отозвал с позиций все подводные лодки и донес, что тем самым я прекращаю подводную войну против торговли Англии.

30 апреля, в подтверждение распоряжения командования флота о приостановке подводной войны против торговли, Адмирал-штаб сообщил мне, что кайзер согласился с этим мероприятием и приказал использовать пока подводные лодки для энергичного выполнения боевых заданий; распоряжение о

возобновлении подводной войны против торговли будет сделано в соответствии с общей политической и военной обстановкой.

Предписание о применении подводных лодок для военных целей дало мне желанный повод для расширения объема [358] операций флота, и этому обстоятельству мы обязаны тем, что 31 мая флоту представился случай вступить в бой с английским флотом у Скагеррака. Моральный эффект, вызванный боем в нейтральных странах, создал, на мой взгляд, самую благоприятную атмосферу для развития средств борьбы с Англией и для возобновления войны против ее экономики в самой обостренной форме. Уже в мае возобновились старания Адмирал-штаба убедить командование флота в необходимости вновь начать подводную войну на основе призового права, по крайней мере для того, чтобы наносить Англии хоть какой-нибудь вред. Но так как при этом опять-таки не допускалось нападать даже на вооруженные пароходы, то я оставил это дело без внимания.

Вскоре после боя, в июне, Адмирал-штаб еще раз поднял этот вопрос, затребовав к 20 июня моего мнения для приобщения к докладу кайзеру. Мой ответ гласил, что в соответствии с обстановкой я высказываюсь за неограниченную подводную войну в форме блокады английского побережья, возражаю против какого бы то ни было смягчения этой формы, и если уже по политическим соображениям нельзя прибегнуть к силе этого острейшего оружия, то я должен заявить, что не остается ничего иного, кроме применения подводных лодок для военных целей. Несколько дней спустя начальник морского кабинета счел своим долгом повлиять на меня и заставить изменить мою точку зрения. Он прислал мне по этому вопросу из главной квартиры следующее письмо от 23 июня:

«Начальник Адмирал-штаба дал мне прочесть написанное Вами по настоящему вопросу письмо, общий смысл которого можно выразить словами: „все или ничего“. Я мог бы полностью согласиться с Вашей точкой зрения, но, к сожалению, дело обстоит не так просто. Хотя и со скрежетом зубовным, но мы должны были пойти на уступки Америке, а следовательно, и вообще всем нейтральным странам; но, с [359] другой стороны, мы не можем отказаться от того немногого, что при настоящих условиях осталось в нашем распоряжении для нанесения вреда торговле и что является для нас таким ценным в Средиземном море. Неблагодарной задачей начальника Адмирал-штаба является изыскание возможных путей для нанесения того или иного вреда торговле и в английских водах. И я полагаю, что командующий флотом должен ему в этом помочь, согласовав

жесткие специфические условия применения подводного оружия с отстаиваемыми начальником Адмирал-штаба общими военно-политическими требованиями. Для этого совершенно необходимо, чтобы командующий флотом без всякой задней мысли признал высочайшее решение относительно ограничения подводной войны, как следствие весьма серьезных соображений военного, политического и экономического характера (этого можно требовать без всяких рассуждений от командующего флотом, как от солдата) и чтобы на этом основании он, несмотря на ограничения, выслал подводные лодки для нанесения вреда или хотя бы для постоянной угрозы английскому подвозу. Я не позволю себе давать какие-либо советы по части способов подобного применения подводных лодок, зная, тем более, насколько эта задача у английских берегов тяжелее, чем в Средиземном море.

Единственное о чем я Вас прошу, это прийти к личному соглашению с начальником Адмирал-штаба и тем положить конец ситуации, при которой кайзер был бы поставлен перед задачей вместо обычного благожелательного соизволения вмешаться в дело в форме, например, приказания дополнительно выделить то или иное количество подводных лодок для подводной войны в Средиземном море, как более продуктивном районе.

В заключение я мог бы заметить, что сам я верю все же в возможность беспощадной подводной войны. Конфликт Америки с Мексикой, усиливающееся раздражение [360] нейтральных стран против английской блокады, растущие перспективы хорошего урожая и стоящие не на последнем месте успехи на обоих фронтах являются ступеньками лестницы, ведущей к созданию положения, при котором неограниченная подводная война не явится для нас небезопасной политической авантюрой.

Фон Мюллер»

На это письмо я ответил, что от меня нельзя было ждать ничего иного, кроме высказанного мною по долгу службы убеждения, особенно когда речь шла о новых весьма важных решениях кайзера, относительно которых желали выяснить мою точку зрения.

Из состоявшегося после этого посещения государственного канцлера (30 июня) я вынес впечатление, что он и не думал применять против Англии все имевшиеся у нас средства борьбы и что от него нельзя было ждать никакого сочувствия неограниченному использованию подводного оружия, так как это могло вызвать новые инциденты. Предшествовавший ход событий доказал, что как только результаты подводной войны начинали становиться чувствительными, Америка тотчас вмешивалась в

пользу Англии. Америка сознательно и последовательно уже в течение целого года затрудняла нам использование сильнейшего нашего оружия. Наш образ действий вел к созданию у народа ложного представления, будто мы энергично продолжаем применять наше подводное оружие, несмотря на все протесты Америки. Народ не знал, что несмотря на громкие слова, которыми мы обязались перед всей нацией, мы вели мнимую подводную войну, а Америка посмеивалась потому, что она-то и распоряжалась временем, которое мы на этом теряли. Таким путем она не давала нам победить. Следовательно, ведя подводную войну, мы заведомо обнажали оружие вовсе не для победы, а для усыпления народного сознания, повернув оружие тупым концом к неприятелю, как выразился [361] мой начальник штаба контр-адмирал фон Трота. Джерард[113] был прав, говоря, что он никогда не желал для Америки войны с Германией, но хотел нашего поражения. Ведь так для него было гораздо удобнее.

Если еще раз мысленно проследить за ходом событий с января 1916 г., то станет видно, каким зигзагообразным курсом направлялась наша политика:

1. 13 января 1916 г. Адмирал-штаб заявляет: «Для того чтобы подводная война имела должный успех, она должна быть беспощадной».

2. 7 марта 1916 г. Адмирал-штаб передает решение кайзера: «По военным соображениям начало неограниченной подводной войны (только она одна и обещает нам полный успех) против Англии состоится безотлагательно 1 апреля».

3. 25 апреля 1916 г.: «Мы должны вести войну против торговли в строгом соответствии с призовым правом, т. е. лодки должны всплывать для задержки судов, проверять документы и перед потоплением давать время на снятие людей».

4. 30 июня 1916 г. в беседе с командующим флотом государственный канцлер высказывается лично против какой бы то ни было смягченной формы подводной войны, при которой «судьба германского народа находилась бы в руках любого командира германской подводной лодки».

5. Одновременно поступает предложение начальника Адмирал-штаба: вести подводную войну против торговли, а также с вооруженными пароходами, таким образом, чтобы сперва подходить к пароходам под водой для выяснения, вооружены они или нет в последнем случае — всплывать на безопасном расстоянии, задерживать, проверять документы и топить, если обеспечено спасение экипажа.

Под впечатлениями всех минувших событий я счел необходимым в моем донесении о ходе Ютландского боя

особенно [362] подчеркнуть, что если мы не хотим отказаться от надежды победить Англию, то мы должны немедленно возобновить подводную войну в неограниченной ее форме. Из письма адмирала фон Мюллера, казалось бы, следовало заключить, что кайзер не одобряет моего упорства; но впоследствии я смог установить, что император и в этой части моих выводов не сделал никаких пометок отрицательного характера, а наоборот особенно оценил эти выводы и согласился с моим рапортом в целом.

Что мы не начали подводную войну в январе 1916 г., как предлагал начальник Адмирал-штаба, или немедленно после Ютландского боя, когда, по моему мнению, создалась исключительно благоприятная ситуация, — обстоятельство это имело роковое значение для исхода войны. Благодаря усиленной постройке, производившейся в 1915 г., число подводных лодок у нас было вполне достаточным. Мы потеряли таким образом год драгоценного времени, в течение которого сила сопротивления нашего народа была значительно выше, чем в последующем 1917 г., когда мы в конце концов вынуждены были все же схватиться за оружие, обещавшее нам спасение. Между тем Англия в течение этого (1916) года имела возможность планомерно подготовить средства противолодочной защиты.

Остальное время в 1916 г. протекло все в тех же переговорах между Адмирал-штабом, флотом и правительством, причем Адмирал-штаб пытался склонить канцлера к неограниченной подводной войне, а командующего флотом, наоборот, — к согласию возобновить подводную войну в смягченной форме. Я был убежден в том, что если командование флота уступит в этом вопросе, то произойдет именно то худшее, чего мы должны были стремиться избегать, т. е. началась бы мнимая подводная война, которая действительно повлекла бы к усыплению народного сознания и превращению ее в оружие, обращенное тупым концом к неприятелю.

В начале 1916 г. начальник Генерального штаба фон Фалькенгайн также очень ратовал за открытие неограниченной [363] подводной войны, убедившись в том, что залогом нашего грядущего благополучия является преодоление сопротивления Англии. Когда осенью 1916 г. высшее командование сухопутными силами, для спасения создавшегося в сухопутной войне затруднительного положения[114], было вверено генерал-фельдмаршалу фон Гинденбургу, — начальник Адмирал-штаба в конце августа вновь предложил приступить к неограниченной подводной войне. На заседании, состоявшемся по этому поводу 3 сентября в главной квартире в г. Плессе, участвовали:

государственный канцлер, фельдмаршал фон Гольцендорф, адмирал фон Капелле как статс-секретарь по морским делам, статс-секретарь по иностранным делам фон Ягов, статс-секретарь Гельферих и военный министр Вильд фон Гогенборн. Итогом совещания явилось извещение, в котором говорилось, что после всестороннего обсуждения вопроса о подводной войне достигнуто было полное согласие в том смысле, что ввиду неясности общего положения, и в особенности военного положения, окончательное решение должно быть пока отложено и предоставлено генерал-фельдмаршалу фон Гинденбургу.

После этого мне представился случай командировать в верховную главную квартиру, для переговоров с Людендорфом, моего начальника штаба; при этом было достигнуто следующее соглашение:

1) без применения беспощадной войны нет никакой возможности успешно закончить войну;

2) половинчатая подводная война не дает ничего определенного, но сопровождается такими же военными опасностями и сверх того влечет за собой вероятность нового национального унижения; [364]

3) начало подводной войне положить как можно раньше; флот готов;

4) скорейшее денонсирование особых соглашений со скандинавскими странами (которым были сделаны весьма значительные уступки в вопросе об их вывозе в Англию), чтобы иметь возможность действовать без всяких изъятий;

5) ни при каких условиях не отступать.

В результате этих переговоров у начальника штаба сложилось впечатление, что в лице начальника Генерального штаба мы имели убежденного сторонника подводной войны. Позднее я смог убедиться в этом лично, когда 22 ноября имел случай беседовать в верховной главной квартире с фельдмаршалом и с генералом Людендорфом.

Осенью положение на фронтах повлекло к отсрочке[115]; нежелательно было замешивать в дело военную зону, окружавшую Англию, и на пользу общей стратегической обстановки действовала лишь подводная война в Средиземном море. Зато подводная война распространилась также на воды Севера, чтобы вредить подвозу, направлявшемуся на русский театр военных действий через Архангельск.

Последовавшее в декабре отклонение нашего мирного предложения создало новое положение и в вопросе о подводной войне. Ясно обнаружившееся нежелание наших врагов принимать какие бы то ни было разумные условия мира дало созреть

намерению начать 1 февраля 1917 г. неограниченную подводную войну. Решение по этому вопросу было проведено начальником Адмирал-штаба по согласованию с генерал-фельдмаршалом; государственный канцлер также присоединился к этому решению.

Так, наконец, начался 1 февраля наиболее эффективный период нашей борьбы с Англией. 22 декабря 1916 г. начальник [365] Адмирал-штаба в подробной памятной записке еще раз вплотную подошел к вопросу об обосновании перспектив подобного метода ведения войны; он резюмировал свои соображения следующим образом:

«1. Исход войны должен разрешиться до осени 1917 г., если не хотят, чтобы она закончилась всеобщим истощением воюющих сторон, что повлекло бы к роковым последствиям. Из числа наших противников Италия и Франция до такой степени потрясены в экономическом отношении, что они держатся лишь благодаря энергии и силе воли Англии. Если удастся перебить спинной хребет Англии, то война немедленно окончится в нашу пользу. А спинной хребет Англии — это тоннаж, гарантирующий необходимый для поддержания жизни и для военной промышленности подвоз к британским островам и обеспечивающий платежеспособность Англии за границей.

2. В данный момент вопрос о тоннаже, который ранее подвергался уже детальному рассмотрению, находится в следующем состоянии. Фрахты по целому ряду важных отраслей неслыханно повысились, в некоторых случаях до десятикратной или еще большей стоимости. На основании иных многочисленных признаков нам достоверно известно, что повсюду не хватает тоннажа. Имеющийся еще в настоящее время английский тоннаж можно оценить приблизительно в 20 млн брутто-регистровых тонн. Из них не менее 8,6 млн тонн реквизировано для военных надобностей и ½ млн занято каботажем, примерно 1 млн находится в ремонте и около 2 млн тонн требуется для нужд союзников, так что для снабжения Англии остается еще самое большее 8 млн тонн.

Статистические подсчеты, касающиеся морского грузооборота в английских портах, дают еще меньшие итоги. За период с июля по сентябрь 1916 г. ежемесячно прибывало туда в круглых Числах 6¾ млн брутто-регистровых тонн [366] английского тоннажа. Сюда можно добавить прочий направляемый в Англию тоннаж: 900 000 тонн неприятельского (не английского) и 3 млн более крупного нейтрального тоннажа. Следовательно, в общей сложности для снабжения Англии имеется в круглых числах лишь 10¾ млн брутто-регистровых тонн.

3. Если труды, понесенные до сих пор в борьбе за

истребление тоннажа, и при дальнейших наших выступлениях на этом пути должны быть для нас столь же многообещающими, то и необычайно низкий в этом году мировой урожай зерна и кормовых средств наградил нас единственной в своем роде удачей, упустить которую было бы совершенно непростительно. Будучи предусмотрительными, Северная Америка и Канада уже с февраля почти вовсе не станут давать Англии хлеба; ей придется снабжаться более длинным путем из Аргентины, но и эта страна из-за плохого собственного урожая многого дать не сможет, следовательно, подвозить придется из Индии и, главным образом, из Австралии. В связи с этим удлинением путей подвоза нашему противнику дополнительно потребуется 720 000 тонн тоннажа для доставки зерна. Практически это означает, что к августу 1917 г. из имеющихся 10¾ млн тонн около ¾ млн тонн будет занято для целей, для которых до тех пор этого вовсе не требовалось.

4. При наличии столь благоприятных предпосылок энергичный, со всей силой нанесенный удар по английскому тоннажу обещает несомненный успех, так что я могу повторить и подчеркнуть высказанное мною 27 августа, а именно: „наша ясно видимая военная задача заключается сейчас в стремлении склонить успех на нашу сторону путем настойчивого уничтожения тоннажа“, и, далее: „с военной точки зрения было бы непростительным все еще не находить применения такому оружию, как подводная лодка“. Не колеблясь, я заявляю, что при настоящих условиях, с помощью неограниченной [367] подводной войны, мы можем в течение пяти месяцев принудить Англию к миру. Это относится, однако, лишь к неограниченной подводной войне и неприменимо по отношению к проводившейся в свое время крейсерской войне даже в том случае, если добычей наших подводных лодок станут все вооруженные пароходы.

5. Исходя из приведенного уже ранее итога подсчетов месячного уничтожения тоннажа (600 000 тонн при условии ведения неограниченной подводной войны) и предполагая, что при этом по меньшей мере 2/5 нейтрального тоннажа будет исключено из торгового оборота с Англией в результате устрашения, можно считать, что через 5 месяцев английский морской грузооборот сократится на величину, которая составит около 39 % от теперешнего его объема. Этого Англия не могла бы вынести ни по соображениям о требованиях послевоенной обстановки, ни при оценке возможности продолжать войну. Англия уже сейчас испытывает недостаток съестных припасов, вынуждающий ее испробовать те же ограничительные мероприятия, к которым мы вынуждены были в ходе войны

прибегнуть в качестве блокированной страны. Но в Англии существуют совершенно иные предпосылки для подобной организации, и во всяком случае, они несравнимо менее благоприятны, чем у нас: нет соответствующих учреждений, и у народных масс в Англии отсутствуют навыки к подобному принудительному распределению.

Сокращение хлебного пайка было бы в настоящее время неосуществимым в Англии еще и по другим причинам. Одно время это было возможно в Германии, когда имелись иные продукты питания, которыми временно можно было заменить внезапно установленное сокращение потребления хлеба. Это время в Англии прошло и не может вернуться. Но с тремя пятыми, примерно, морского грузооборота нельзя было бы обеспечить снабжения продуктами питания без установления [368] жесткого однообразного хлебного рациона при одновременном поддержании на должном уровне военной промышленности. Возражение, что в Англии мог бы находиться достаточный запас зерна и сырья, который позволил бы ей дотянуть, в течение опасного периода до нового урожая, во всех подробностях опровергается в прилагаемой памятной записке[116]. Сюда надо добавить, что неограниченная подводная война означала бы для Англии прекращение снабжения из Дании и Голландии, что тотчас же вызвало бы нехватку жиров, так как треть всего ввоза масла поступает из Дании, а вся потребность в маргарине покрывается подвозом из Голландии. Далее, она означает обострение в вопросе о нехватке железной руды и леса, ввиду угрозы импорта их из Скандинавии при одновременном еще более резком сокращении подвоза испанской железной руды. Непосредственно за этим упадет добыча угля, так как не будет больше доставляться необходимого количества пробса, и затем сократится выработка железа и стали и связанное с ними производство боевых припасов. Наконец, подводная война даст нам долгожданный случай с успехом выступить против подвоза боевых припасов из нейтральных стран и тем добиться облегчения положения на сухопутном фронте.

В противоположность всему сказанному крейсерская подводная война, даже при условии, что удастся нападать на все вооруженные пароходы, дала бы уменьшение направляющегося в Англию тоннажа лишь в количестве 400 000 тонн х 5, т. е. около 18 % от теперешнего месячного грузооборота или менее половины итогов неограниченной подводной войны. На основании имеющегося до сих пор опыта, ни в коем случае нельзя считать, что путем атаки вооруженных пароходов можно будет в значительной мере повысить количество [369] потопленного

тоннажа против достигнутого за последние два месяца среднего месячного итога (400 000 тонн). Этим путем можно лишь компенсировать дефицит, который по всей вероятности произойдет вследствие дальнейшего развития вооружения пароходов.

Я понимаю, что выпадение из английского морского грузооборота примерно одной пятой тоннажа окажет весьма разрушительное действие на снабжение Англии; но я не допускаю мысли, чтобы Англию, находящуюся сейчас под управлением до крайности решительного Ллойд Джорджа, можно было принудить таким путем к миру, тем более что отпадет упомянутое выше влияние недостатка жиров, леса и руды, и подвоз боевых припасов не будет встречать никакого противодействия. К тому же отпадает влияние психологических факторов — паники и ужаса, носителями которых может стать только применение неограниченной подводной войны, а наличие этих факторов я считаю необходимой предпосылкой успеха. О том, каково их значение, свидетельствует опыт, произведенный нами в начале подводной войны, в феврале 1915 г., и в короткий ее период с марта по апрель 1916 г.

Необходимым предварительным условием является такое совпадение моментов начала и объявления неограниченной подводной войны, при котором вовсе не осталось бы времени для переговоров, особенно между Англией и нейтральными странами. Только в этом случае неприятель и нейтральные страны будут захвачены врасплох.

6. Объявление неограниченной подводной войны вновь поставит правительство Соединенных Штатов Америки перед вопросом, желает ли оно или не желает сделать надлежащие выводы из данного положения. Я придерживаюсь мнения, согласно которому война с Америкой является до такой степени серьезным делом, что должно быть сделано все для того, чтобы ее избежать. Но я полагаю, что опасение разрыва не должно вести к тому, чтобы мы отказались в решительный [370] момент от применения оружия, обещающего нам победу. Во всяком случае, целесообразнее допустить вероятность неблагоприятной для нас развязки и отдать себе ясный отчет в том, какое влияние на ход войны может оказать присоединение Америки к стану наших противников. В отношении тоннажа это влияние не может быть существенным. Нельзя ожидать, чтобы сколько-нибудь значительная доля транспорта, принадлежащего центральным державам и находящегося в американских, а также и в нейтральных портах, тотчас же была изготовлена к плаванию для перехода в Англию. Кроме того, весьма значительная часть этого

транспорта может быть до такой степени повреждена, что в течение решающих первых месяцев она не будет пригодна к плаванию; подготовительные меры для этого приняты. К тому же возможно, не нашлось бы и команды для укомплектования этих судов.

Столь же мало будет значение американских войск, хотя бы уже по одному тому, что они не могут быть перевезены в значительном количестве из-за недостатка тоннажа[117], и американцам придется пенять на свое золото, которое не сможет заменить англичанам ни подвоза, ни тоннажа.

Остается решить вопрос, какую позицию займет Америка, когда Англия будет вынуждена заключить мир. Нет оснований полагать, что Америка решится продолжать с нами войну в одиночестве, не имея в своем распоряжении никаких средств для решительного наступления на нас, тогда как ее морские сообщения были бы нарушены деятельностью наших подводных лодок. Наоборот, следует ожидать, что Америка присоединится к заключенному Англией миру, чтобы как можно скорее вернуться к нормальным экономическим условиям.

Я прихожу поэтому к заключению, что неограниченную подводную войну необходимо начать настолько своевременно, [371] чтобы она привела к миру до сбора урожая 1917 г., т. е. до 1 августа; при этом придется идти вплоть до разрыва с Америкой, так как иного выбора у нас не остается. Таким образом, несмотря на опасность разрыва с Америкой, скорая неограниченная подводная война является верным средством для победоносного окончания войны. Вместе с тем она представляет собой и единственный путь для достижения этой цели.

7. С того времени, как (осенью 1916 г.) я заявил, что настал момент для нанесения удара Англии, положение для нас значительно улучшилось. Плохой мировой урожай в соединении с общим влиянием войны на Англию дает нам еще одну возможность повернуть решение в нашу пользу еще до сбора нового урожая. Если мы не воспользуемся этим случаем, который по здравому человеческому разумению является последним средством, я не вижу впереди ничего иного, кроме обоюдного истощения, причем нам не удастся в этом случае закончить войну так, чтобы обеспечить будущее Германии как великой державы. Для того чтобы можно было своевременно добиться необходимого результата, неограниченная подводная война должна начаться самое позднее 1 февраля.

Прошу отзыва относительно того, согласуется ли эта дата с военной обстановкой на континенте, особенно в отношении стран, которые сохраняют еще нейтралитет. Для проведения

необходимых подготовительных мероприятий мне требуется трехнедельный срок.

Фон Гольцендорф»

Столь обстоятельно доказывал, что наступил уже крайний срок для открытия неограниченной подводной войны, начальник Адмирал-штаба, направив это письмо 22 декабря генерал-фельдмаршалу фон Гинденбургу, с подобными же соображениями обратился и к правительственным органам, хотя командование флота соответствующего извещения об этом не получило. По-видимому, начальник Адмирал-штаба столкнулся [372] здесь с тяжелыми затруднениями, и он вновь стал склоняться в пользу всякого рода проектов о посредничестве (Америки. — Прим. ред.) Ввиду того, что ожидавшийся во флоте приказ о начальном сроке так и не поступал (хотя о предстоящем начале неограниченной подводной войны Адмирал-штаб известил в середине декабря), а также ввиду получения уклончивого ответа на мой спешный запрос, я стал опасаться новой заминки и командировал поэтому в Берлин для получения точных разъяснений начальника оперативной части капитана 1 ранга Леветцова. Адмирал фон Гольцендорф 4 января дал ему понять, что самое большее, чего можно добиться в данный момент, это разрешения производить атаки на вооруженные пароходы. Соответствующая нота была уже составлена, и ее собирались послать Америке. Нам угрожала, таким образом, опасность еще раз вступить на такой же точно путь, каков был уже пройден нами год тому назад и который привел к столь плачевным результатам. Я поручил своему представителю самым настоятельным образом предостеречь от этой опасности. 8 января он доложил государственному канцлеру о нецелесообразности образа действий, при котором вновь приходится избирать некоторый средний путь, связанный с неизбежными инцидентами и обреченный на провал после первого же протеста Америки. Очень трудно определить, вооружен ли пароход или нет, и в этом заключается весьма существенное препятствие для достижения успеха. В тот же вечер канцлер выехал в Плесе, где на следующий день состоялся решающий доклад, во время которого начальник Адмирал-штаба отстоял точку зрения, послужившую обоснованием в его письме фельдмаршалу, и убедил кайзера в необходимости начать неограниченную подводную войну.

9 января командование флота получило одно за другим два извещения. Первое гласило, что с 1 февраля все торговые суда, с несомненностью признанные вооруженными, подлежат атаке без предупреждения. До тех пор подобным атакам без [373] предупреждения должны были подвергаться лишь вооруженные

грузовые суда; это означало, следовательно, что с 1 февраля можно было применять торпеды (находясь в подводном положении) и против вооруженных пассажирских пароходов. Во второй телеграмме передавалось содержание следующего высочайшего распоряжения, полученного начальником Адмирал-штаба.

«Приказываю начать с 1 февраля со всей энергией неограниченную подводную войну. Вам надлежит немедленно сделать все необходимые приготовления, однако так, чтобы это намерение не стало раньше времени известным неприятелю и нейтральным странам. Основные планы операций доложить мне».

Меня удивило, что на 1 февраля потребовался еще особый приказ с разрешением нападать на вооруженные пароходы, когда и без того в тот же самый день должна была начаться неограниченная подводная война. Я нашел единственное объяснение в том, что упоминавшаяся выше нота (о предстоявшем с 1 февраля распространении подводной войны на все вооруженные пароходы) была уже послана американскому правительству и остановить ее передачу было поздно. Во всяком случае, впоследствии она должна была произвести на американское правительство странное впечатление, поскольку в первой половине января сообщалось лишь о вооруженных пароходах, а несколько времени спустя (1 февраля) делалось новое уведомление об обострении методов ведения подводной войны. Для Америки было далеко не безразличным, признавалось ли за нейтральным судоходством принципиальное право плавания в запретной зоне или же там подлежало уничтожению всякое судоходство, как это вытекало из сущности неограниченной подводной войны. Если же и в самом деле существовало еще намерение обратиться к посредничеству [374] американского правительства, как об этом можно было догадываться по позднейшим сообщениям, то чередование двух столь различных позиций в вопросе о подводной войне могло действовать только раздражающе. Высшим военно-морским инстанциям, т. е. Адмирал-штабу и непосредственному участнику — командованию флота, ничего не было известно о том, что в это время велись якобы какие-то новые переговоры, для которых неограниченная подводная война явилась неприятной помехой. Но и позднее, когда я принял дела Адмирал-штаба, я не смог установить по архивным материалам, что будто перед самым началом неограниченной подводной войны (1 февраля) имела место просьба государственного канцлера об отсрочке, с целью сделать последнюю попытку, чтобы избежать этой крайней меры. Я убежден также в том, что если бы адмиралу фон Гольцендорфу

по поводу подобного наступления канцлера было что-либо известно лично, то он сообщил бы мне об этом самое позднее при сдаче дел, когда я сменил его в должности; в дальнейшем, из-за перенесенной им летом 1918 г. тяжелой болезни, он уже не смог больше высказаться по этому вопросу.

Начав неограниченную подводную войну, мы, несомненно, приступили к осуществлению самой мощной операции, какая только проводилась в мировой войне. Требовалось сломить морское могущество Англии, олицетворявшееся ее морской торговлей, и добиться этой цели несмотря на противодействие могучего английского военного флота. Мы потеряли 2½ года мировой войны, прежде чем поставили перед собой эту задачу, и силы центральных держав были уже напряжены до предела. Если бы нам не удалось преодолеть усилий Англии, направленных к нашему уничтожению, то война должна была закончиться неизбежным поражением Германии. Предотвратить подобный исход усилиями армии казалось безнадежным. Нельзя было также предполагать, что еще можно рассчитывать на изменение небеспристрастного к нам отношения Америки и что мирное посредничество, если оно с ее стороны [375] последует, действительно могло бы иметь для нас выгодные последствия после того, как наши враги в столь резкой форме отклонили выдвинутый Вильсоном проект мира, при котором не должно быть ни победителей, ни побежденных. При таком положении нельзя было оставаться в выжидательном состоянии с тем, чтобы предоставить решение судьбы Германской империи на волю слепого случая. В ответственных кругах считали долгом предлагать любые способы, подававшие надежду отвратить угрожающее бедствие. Мнение военной среды относительно видов на успех в борьбе с неприятельской торговлей было известно; оно основывалось на количестве потопленного в минувшие годы тоннажа. В этом отношении надежды, возлагавшиеся на наступающий год, впоследствии были превзойдены. Но степень влияния ран, наносимых английской торговле, не поддавалась подобному количественному подсчету; однако не подлежало никакому сомнению, что сокращение английского торгового флота на одну треть или, максимум, до половины его состава, должно было оказать на английскую экономику катастрофическое действие и склонить Англию к миру. Адмирал-штаб задался целью произвести, при участии специалистов, тщательное исследование по вопросу об экономических условиях. Результаты были изложены в обстоятельных памятных записках и разосланы высшим государственным учреждениям. При этом исследовании

обсуждались запутанные проблемы военных перевозок, а также их характер для удовлетворения потребностей населения, проблемы общего снабжения страны и действующей армии, сражавшейся на различных театрах, проблемы народного питания, товарооборота и производства внутри страны, характер правительственных мероприятий по принудительному распределению и по образованию запасов и т. д. Конечно, все эти исследования и расчеты пришлось производить применительно к необычной и неясной обстановке войны. Далее, потребовалось еще обсудить предполагаемое прямое и косвенное воздействие [376] всех этих условий на моральное состояние народа. Приближенные подсчеты, произведенные по всем видам этих взаимоотношений для получения хотя бы общей картины ожидаемого хода событий, подтвердили общее впечатление, сложившееся еще в самом начале нашей войны против торговли и сводившееся к тому, что избранный нами путь вел к верному успеху. В борьбе с врагом, все усилия которого были направлены к уничтожению нашей экономической мощи, нам не оставалось ведь ничего иного, как выступить против него в том же направлении.

Чтобы довести напряжение сил до его предельного развития, необходимо иметь уверенность в том, что противника действительно можно победить, поэтому подводная война нуждалась в поддержке со стороны всех элементов, надеявшихся на победу нашей родины. Всякое сомнение в конечном успехе должно было укрепить противника в предположении, что мы можем истощиться раньше него.

Но руководящие политические круги уже заранее занялись своим делом; они расшатывали уверенность, а их опасениями, как бы этот род войны не принял форм, которые могут создать нам новых врагов, — заразились и другие боязливые души, и тем порождалось раздражение и разочарование.

Прискорбно, что никто не помешал распространению по всей стране подсчетов, произведенных Адмирал-штабом; из них всем стало известно, что успех подводной войны считался обеспеченным по истечении определенного промежутка времени. Не будь возникшего таким путем разочарования, многие не лишились бы присутствия духа и продолжали бы держаться в сознании, что не остается никакого иного выбора, как терпеть лишения, пока не придет успех, который не может не прийти. Даже если бы по подсчетам Адмирал-штаба оказалось, что требуется значительно более долгий срок для того, чтобы дальнейшее истребление тоннажа стало для Англии нестерпимым, то и в этом случае у нас все равно не оставалось бы никакого [377] иного выбора, как прибегнуть к этому средству.

Отклонение нашего мирного предложения свидетельствовало о твердом намерении неприятеля уничтожить нас, но при том общем положении, в каком мы находились в конце 1916 г., никто ведь не согласился бы заключить мир на унизительных для нас условиях.

Итак, с 1 февраля 1917 г. забота о проведении стратегического наступления передавалась в руки военно-морского командования. Подводные лодки и флот получали теперь в руки оружие, вся острота которого должна была направиться против главной крепости английского могущества. Наш флот представлял собой оправу оружия, острием которого являлась подводная лодка. С помощью этого оружия флоту предстояло выполнить свою важнейшую за время войны задачу — применить против английского флота новый стратегический прием и тем отстоять целостность Германии.

Английские средства противодействия, выражавшиеся в форме непосредственной борьбы с подводными лодками, могли иметь применение на всем пространстве собственно английских вод, и для того чтобы избежать этих мер борьбы, мы не могли им противопоставить ничего, кроме искусства подводных лодок. Это искусство до самого конца никогда не изменяло, хотя потери и были тяжелые.

Англичане должны были пойти дальше и попытаться добраться до корня этого зла. Отразить подобные попытки мог только наш флот. Для этого он должен был находиться в полной готовности вступить в бой с английским флотом. Он ждал этого боя и должен был накапливать все силы, поэтому недопустимо было, чтобы наш флот раньше времени ослабел перед этим ожидавшимся последним испытанием. Наряду с этим флот нашел себе постоянное и довольно утомительное занятие в борьбе с мероприятиями, которые изобретались англичанами для того, чтобы помешать выходу подводных лодок в море. [378]

В военном отношении ведение подводной войны являлось вопросом, который больше зависел от специфических свойств (невидимости и способности уходить под воду), чем от численности лодок. Само собой разумеется, что с сотней лодок можно достигнуть большего, чем с двадцатью лодками. Но в соображениях Адмирал-штаба относительно перспектив подводной войны на первом месте стоял вопрос о том, какое минимальное число лодок было достаточным для ведения этой войны. Кроме того, действие подводной войны проявлялось не только в самом потоплении судов, но и в порождаемой ею общей тревоге в торговых кругах и в их устрашении. Ее последствия уже давали себя знать, так как возникла необходимость регулировать

движение судов в соответствии с временно возникавшей со стороны подводных лодок угрозой отдельным районам или портам. Это должно было вызвать сильную путаницу в расчетах, когда возникала внезапная надобность в изменении всего графика движения грузов, например, в случае переключения железнодорожного транспорта для перевозок из северных или западных портов, если туда должны были направляться все пароходы, ввиду закрытия для плавания входов в порты южного и восточного побережья.

Количество лодок, которое мы могли выделить для войны против торговли, в начале 1915 г. составляло около двадцати четырех единиц; потери, понесенные в течение первых месяцев войны, приблизительно компенсировались за счет вновь построенных лодок. Необходимо было, кроме того, выделить несколько подводных лодок в распоряжение школы подводного плавания с целью подготовки кадров для находившихся в постройке многочисленных лодок. С таким количеством, как двадцать четыре лодки, можно было постоянно занимать лишь три или четыре позиции на главных путях, по которым направлялся поток английской торговли. Итоги потопленного в течение всего 1915 г. тоннажа выразились цифрами, которые при неограниченной подводной войне были перекрыты за шесть [379] недель. При той уступчивости, которая проявлялась по отношению к протестам нейтральных стран, начало подводной войны в 1915 г. надо признать преждевременным. С началом подводной войны следовало выждать до тех пор, пока увеличившееся число лодок не явится гарантией благоприятного исхода, но уже после этого не уступать, несмотря на все протесты. Отступление, сделанное в 1915 г., было причиной того, что надлежащий момент не был уловлен и в начале 1916 г.

Глава XIV
Наши подводные лодки и их тактика

В 1916 г., ко времени Ютландского боя, имелось тридцать восемь больших лодок «U», семь больших минных заградителей типа «U», тридцать четыре лодки «UB» и восемь лодок «UC». Кроме того, в процессе испытаний находились: шесть больших лодок «U», два больших минных заградителя «U», три лодки «UB» и три лодки «UC». В постройке были: пятьдесят три большие лодки «U», десять больших минных заградителей, двадцать семь лодок «UB» и шестьдесят одна лодка «UG». С начала войны были уже потеряны: двадцать одна большая лодка «U», один большой минный заградитель «U», шесть лодок «UB» и семь лодок «UC». Две лодки типа «UB» были переданы болгарскому правительству. Половина лодок была подчинена командованию флота, а из остальной части половина находилась в Средиземном море, а другая половина (последняя четверть всего состава) была придана к Фландрскому флотскому корпусу. Для ускорения процесса постройки, помимо главного типа больших лодок, образцом для которых послужила U-19 (первая лодка, снабженная дизель-моторами), введены были новые типы так называемых лодок «UB» и «UC». [380]

Различные типы лодок имели следующие основные тактические элементы:

U-19: 650 тонн водоизмещения в надводном состоянии, наибольшая скорость хода в надводном положении 12 узлов, под водой — 9 узлов; девять 50-см торпед. Путем усовершенствования типа водоизмещение было доведено до 700 тонн у U-40 и до 800 тонн у U-80, а скорость (надводная) повысилась до 17 узлов; число торпед увеличилось до 12, а у U-90 — до 16. Вес заряда у 50-см торпеды составлял 200 кг.

Первые большие подводные заградители (типа «U». — Прим. ред.) не имели торпедного вооружения. Их водоизмещение было 760 тонн, скорость — надводная 9,5 и под водой 7,5 узла; они принимали от 34 до 36 мин.

Вначале было построено небольшое количество лодок типа «UB», имевших водоизмещение 125 тонн; они предназначались для действий в районе Фландрии, имели 4 торпеды, надводную скорость 8,5 узла и подводную — 5,5 узла. Впоследствии у лодок «UB» водоизмещение возросло до 500 тонн, надводная скорость стала 12,5, а подводная — 7 узлов.

Лодки «UC» представляли собой тип лодок, приспособленных

как для постановки мин, так и для стрельбы торпедами[118]. Сперва их было немного и водоизмещение их было всего 125 тонн; впоследствии водоизмещение увеличилось до 400 тонн и скорость была доведена до 11 узлов надводная и 6,5 узла под водой. Они могли принимать 18 мин и имели 4 торпеды.

Артиллерийское вооружение подводных лодок состояло вначале из одного 5-см орудия для боя с неприятельскими подводными лодками. При практическом применении подводных лодок в боях выдвинулись столь разносторонние требования, что признано было необходимым усилить на них артиллерию. На лодках «U», «UB» и «UC» устанавливалось от [381] одного до двух 8,8-см и 10,5-см орудий; подводные крейсера частично вооружались также 15-см орудиями[119].

Большие лодки «U» поступали преимущественно в распоряжение флота для использования их в запретной зоне к W от Англии. Продолжительность их пребывания в море составляла от 21 до 28 суток и зависела, конечно, от расхода боезапаса, так как лодке в самом начале мог представиться удачный случай выпустить все свои торпеды. Большие подводные заградители всегда подчинялись командованию флота и могли посылаться в дальние операции вплоть до Белого моря, а также в Средиземное море.

Лодки типа «UB», при их несколько меньших размерах, отличались, с одной стороны, необычайной удобоуправляемостью и способностью быстро погружаться, а с другой стороны — несколько меньшей выносливостью в море, поэтому назначались преимущественно во Фландрский опорный пункт. Лодки «UC», из которых наибольшее число находилось также в распоряжении командования флота, посылались им для постановки мин у восточных берегов Англии. При распределении лодок по отдельным опорным базам учитывались их способность после возвращения из похода переходить в пункт, назначенный для ремонта. Многочисленные технические устройства подводной лодки требовали после ее возвращения из плавания весьма тщательной переборки и ремонта, а также исправления повреждений. В общем, надо было считать, что после четырехнедельного пребывания в море лодка нуждалась в продолжительном ремонте на заводе. Главным заводом, предназначавшимся для ремонта подводных лодок, которые состояли при флоте, являлся императорский завод в Вильгельмсгафене. Кильский и Данцигский заводы были предназначены для других целей, а опорные базы в Зеебрюгге и [382] Поле первоначально служили, главным образом, передаточными пунктами. До тех пор, пока находившиеся там

заводы не были приспособлены для выполнения более крупных работ, приписанные к этим пунктам лодки должны были ходить для капитального ремонта на родину.

1 февраля 1917 г., когда была начата подводная война, в Северном море находилось уже пятьдесят семь лодок. В распоряжении командующего в Балтийском море было восемь лодок, Фландрскому флотскому корпусу, подчинялось тридцать восемь лодок и в Средиземном море на позициях была тридцать одна лодка[120]. Успешные испытания торговой подводной лодки «Дойчланд» послужили поводом для постройки подводных крейсеров, первая серия которых имела водоизмещение 1200 тонн; позднее оно возросло до 2000 тонн и более. После того как отпал вопрос об использовании торговых подводных лодок для торговых целей, они были приняты флотом и переделаны для военного использования. На них было установлено по два 15-см орудия и два торпедных аппарата; они могли принимать около 30 торпед в соответствии с требованиями длительного пребывания в море при крейсерских походах, предпринимавшихся вплоть до Азорских островов и продолжавшихся до 3 месяцев. Располагая подобным количеством подводных лодок, флот действительно в состоянии был выполнить поставленную перед ним задачу, несмотря на то, что Англия использовала весь 1916 г. для создания средств противолодочной защиты. Об этом свидетельствует количество потопленного в 1917 г. тоннажа, которое составило:

в феврале 1917 г. 781 500 тонн
в марте 1917 г. 885 000 тонн
в апреле 1917 г. 1 091 000 тонн
в мае 1917 г. 869 000 тонн [383]
в июне 1917 г. 1 016 000 тонн
в июле 1917 г. 811 000 тонн
в августе 1917 г. 808 000 тонн
в сентябре 1917 г. 672 000 тонн
в октябре 1917 г. 674 000 тонн
в ноябре 1917 г. 607 000 тонн
в декабре 1917 г. 702 000 тонн
в январе 1918 г. 632 000 тонн
в феврале 1918 г. 680 000 тонн
в марте 1918 г. 689 000 тонн
в апреле 1918 г. 652 000 тонн
в мае 1918 г. 614 000 тонн
в июне 1918 г. 521 000 тонна
в июле 1918 г. 550 000 тонн
в августе 1918 г. 420 000 тонн

в сентябре 1918 г. 440 000 тонн[121]

Неприятельская оборона заключалась, во-первых, в непосредственной борьбе с подводными лодками и, во-вторых, в особых мероприятиях, с помощью которых англичане стремились компенсировать понесенные потери в тоннаже. Первое препятствие, которое приходилось преодолевать нашим подводным лодкам (я говорю сейчас, главным образом, о деятельности лодок, подчинявшихся командованию флотом; это действительно и для фландрских лодок, тогда как в Средиземном море лодкам приходилось действовать по большей части в менее трудных условиях), заключалось в постановке минных заграждений в Северном море. Для устранения этой опасности флоту пришлось провести в жизнь следующую специальную организацию: помимо обычного обязательного траления, цель которого заключалась в поддержании в исправности определенных [384] проходов через пояс минных заграждений, были организованы специальные конвойные флотилии, снабженные тральными приспособлениями; флотилии проводили подводные лодки по протраленным путям в открытое море и встречали их при возвращении из района операций, чтобы обеспечить им надежную проводку на обратном пути. При атаках на пароходы на подводных лодках приходилось считаться с их вооружением, которое было установлено на большей части английских торговых судов (во всяком случае, на всех ценных пароходах), несмотря на то, что для этого потребовалось огромное количество орудий и обслуживающего персонала. К числу прочих оборонительных средств, помимо весьма пригодных для противолодочной борьбы миноносцев, снабженных глубинными бомбами, относились построенные в большом количестве плоскодонные суда нового типа, специально приспособленные для борьбы с подводными лодками. Деятельность подводных лодок поблизости от английских берегов затруднялась всякого рода сетями и тросовыми преградами. Специально были оборудованы так называемые суда «Q», которые должны были действовать в качестве противолодочных судов-ловушек, прикрываясь нейтральным флагом и сбрасывая при приближении подводной лодки свою маскировку, чтобы уничтожить лодку орудийным огнем и бомбами. Большим препятствием для успеха подводных лодок являлась также система соединения английских торговых судов в конвоируемые караваны, которые в соответствии с размерами и ценностью судов охранялись легкими, а также более крупными военными кораблями. В первые месяцы подводной войны я не упускал ни одного случая, который позволял мне выслушивать личные

доклады командиров возвращавшихся подводных лодок об их переживаниях и приобретенном опыте. Впечатление, которое при этом производили на меня выносливость, мужество и решительность этих молодых офицеров, вызывало мое величайшее восхищение их искусством в мореплавании и полным бесстрашием; [385] эти свойства они в одинаковой мере умели передавать и своим командам. Блестящим показателем духа, господствовавшего во флоте, является то обстоятельство, что все офицеры, а равно и матросы, которые в какой-либо мере имелись в виду для службы на подводных лодках, рвались к этому делу.

Три полуфлотилии, в которые были сведены подводные лодки флота в начале войны, выросли с течением времени в четыре флотилии. Следует упомянуть также о начальнике Фландрской флотилии подводных лодок, который часто помогал со своими лодками при операциях флота и образцово нес службу в районе операций фландрских лодок, где с особенной силой сказывалось действие английских оборонительных мероприятий. Первым начальником подводных лодок, подчиненных командованию флота, был капитан 2 ранга Бауер. Он принимал личное участие в боевых операциях, чтобы составить себе мнение о всех условиях, в которых приходилось действовать вверенным ему лодкам в пределах запретной зоны вокруг Англии. Ему принадлежит большая заслуга в деле осознания и самого широкого использования маневренной способности подводной лодки, чему она и обязана своими последующими успехами. В дальнейшем, благодаря усиленному строительству подводных лодок, все соединение до такой степени разрослось, что его организация далеко перешагнула за первоначальные рамки.

Самые тяжелые потери во флоте выпадали на долю подводных лодок; число лодок, погибших при выполнении боевых операций, достигло 50 %. В подводной войне в общей сложности участвовало триста шестьдесят подводных лодок и подводных крейсеров, из них сто восемьдесят четыре лодки погибли в боевых походах. Если причину больших потерь лодок в значительной мере следует приписать все более развивавшимся оборонительным мероприятиям противника, который с помощью все новых и новых хитростей и средств пытался побороть подводную опасность, то значительная доля потерь [386] вызывалась и тем обстоятельством, что командиры наших подводных лодок при потоплении пароходов не могли отказаться от стремления по возможности обеспечить сохранение жизни находившимся на них людям.

Я пользуюсь имеющимися под рукой официальными отчетами, чтобы на нескольких примерах показать трудности, с

которыми приходилось сталкиваться нашим подводным лодкам при атаках.

Блестящим доказательством выносливости личного состава и доброкачественности материальной части является переход в Америку, совершенный U-53 под командованием капитан-лейтенанта Розе. 11 сентября подводная лодка получила задание ко времени ожидавшегося прибытия торговой подводной лодки «Бремен» в Новый Лондон (в Северной Америке) находиться у американского берега, чтобы найти и атаковать неприятельские корабли, которые подстерегали, вероятно, приход торговой лодки. Во исполнение этого приказа лодка должна была зайти на короткое время в Ньюпорт (в штате Род-Айленд) и уйти оттуда самое позднее через несколько часов, чтобы не дать американским властям никакого повода к задержанию лодки. Если только это будет возможно, лодка не должна была пополнять запасов, за исключением, разве, свежей провизии. В случае, если бы неприятельских кораблей встречено не было, надлежало вести у американского берега войну против торговли в соответствии с призовым правом.

17 сентября лодка покинула Гельголанд. В Северном море была встречена крайне неблагоприятная погода, свирепствовал шторм, и волнение было так велико, что вахтенные, находившиеся в рубке лодки, долгое время стояли по грудь в воде.

Чтобы обеспечить осуществление задания, необходимо было увеличить запасы лодки; четыре балластные цистерны были переделаны на баки для горючего, благодаря чему запас нефти с 90 куб. м увеличился до 150; запас смазочного масла (14½ куб. м) считался достаточным для всего плавания. Кроме того, были [387] увеличены запасы питьевой воды и провизии, так что осадка лодки увеличилась на 40 см. По поводу мореходных качеств лодки командир докладывал, что в общем она шла чуть ли не совершенно спокойно, но каждая волна перекатывалась через верхнюю палубу уже при силе ветра в 4 балла; почти при любом направлении волны брызги летели через мостик, поэтому стоять на мостике, особенно вначале, было чрезвычайно трудно. Командир не надеялся на то, что офицеры и верхняя команда смогут выдержать (к тому же резиновая одежда, которую в течение первых 14 дней пришлось носить почти не снимая, не была непромокаемой) и повернул бы на этом основании обратно, если бы вскоре после 24 сентября погода не стала благоприятнее.

Путь на W был проложен с таким расчетом, чтобы от северной оконечности Шетландских островов (их миновали 20 сентября) пройти по дуге большого круга прямо к

Ньюфаундлендской банке, чтобы обычный путь прохождения барометрического минимума оставался к S. Погода была ненадежной и изменчивой. Нередко встречалась очень высокая и зачастую крутая зыбь, и лодка испытывала в этой толчее тяжелую качку. Зато лодка почти все время шла попутным ветром, что благоприятствовало плаванию. После того, как была пройдена Ньюфаундлендская банка, лодку снесло Лабрадорским течением сильно к W. Состояние здоровья команды до подхода к этой банке в общем было хорошее, но тут у многих возникла головная боль, сопровождавшаяся рвотой, что нередко случается в этом районе. 7 октября лодка находилась перед Лонг-Айлендским проливом. Военных кораблей встречено не было. В 15 ч. лодка вошла в гавань Ньюпорта в сопровождении присоединившейся к ней по пути американской подводной лодки, и командир нанес визиты начальнику базы адмиралу Найту и командующему дивизией миноносцев адмиралу Гливзу. По этому поводу командир записал в своем дневнике следующее: [388]

«Первый держал себя очень холодно и сказал, что, насколько он слыхал, „Бремен“ дней 10 тому назад будто бы был замечен в районе между Ньюфаундлендом и Нью-Йорком (этого быть не могло, так как „Бремен“ Америки не достиг). То обстоятельство, что U-53 предполагала уйти в тот же вечер, явно было весьма желательным адмиралу Найту, и я полагаю, что мне намекнули бы об этом, если бы я сам сразу же не объявил об этом намерении.

Адмирал Гливз был очень любезен и сильно заинтересовался подробностями нашего перехода.

Оба адмирала прислали с ответным визитом своих адъютантов. В 16 ч. 30 мин. для осмотра лодки прибыл сам адмирал Гливз с дамами. Я провел его по лодке, а перед тем показал ее также нескольким младшим офицерам. Восхищение, преисполненное зависти, прежде всего вызывали дизель-моторы. Приходило много офицеров с женами, гражданские лица, корреспондент и фотограф. Команда получила различные мелкие подарки. В 17 ч. 30 мин. подняли якорь. Вышли в 18 ч. 30 мин. Пробное погружение, курс на плавучий маяк Нанткет, 270 оборотов, скорость 9 узлов».

К плавучему маяку Нанткет подошли в 5 ч. 30 мин. 8 октября при очень ясной тихой погоде. Командир решил предпринять крейсерскую войну, обыскав здесь район за пределами территориальных вод.

На этом скрещении многочисленных водных путей лодке в течение дня удалось задержать семь пароходов. После того, как экипажи покинули свои суда, были потоплены: британский

пароход «Страсдин» из Глазго (4321 тонна), норвежский пароход «Хр. Кнутсен» (3378 тонн) с газолином, адресованным в Лондон, английский пароход «Уэстпойнт» (3847 тонн) и голландский пароход «Бломмерсдик» (4850 тонн), груз которого состоял сплошь из абсолютной и условной контрабанды. Американский сертификат свидетельствовал о том, что «Бломмерсдик» на пути [389] в порт назначения должен был зайти предварительно в порт Керкуэл (на Оркнейских островах, английский контрольный пункт для торговых пароходов). Командир записал по этому поводу в своем военном дневнике следующее:

«В это время, кроме обоих пароходов (помимо „Бломмерсдика“ здесь имеется еще в виду британский пассажирский пароход „Стифано“ из Ливерпуля, 3449 тонн, который был уже задержан и команда его была ссажена) и U-53, на ограниченном участке моря находились шестнадцать американских истребителей, так что маневрировать приходилось с большой осторожностью. Когда шлюпка с „Бломмерсдика“, доставлявшая штурмана с документами, буксировалась мною обратно к пароходу, U-53 настолько сблизилась с американским истребителем, что обеим машинам пришлось дать задний ход, чтобы избежать столкновения. Мы разошлись метрах в 50. Давая ход назад, я бросил буксир, но шлюпка направилась не к „Бломмерсдику“, а к истребителю. Я заявил штурману, что для оставления судна экипажу дается 25 мин. (т. е. до 18 ч. 30 мин.), а чтобы никто не пострадал, он должен спустить флаг в знак того, что людей на борту не осталось. Я приказал уже приготовить сигнал „you can proceed“, когда заметил, что пароход был уже покинут и все люди были приняты американскими истребителями; я направился тогда обратно в „Бломмерсдику“. С помощью сирены и окликов в мегафон мы убедились в том, что на борту действительно людей не осталось. По азбуке Морзе попросил истребитель, державшийся очень близко к пароходу, отойти, чтобы иметь возможность потопить судно. Просьба была тотчас исполнена. Торпеда, установленная на углубление в 4 м, попала в 4-й трюм. После второго попадания торпеды пароход затонул».

После этого был потоплен также пассажирский пароход «Стифано». В 22 ч. 30 мин. лодка направилась в обратный [390] путь. Как бы ни было желательно как можно дольше крейсировать у американского берега, учет оставшегося горючего показал, что дальнейшее пребывание там было связано с опасностью для всего исхода операции. Ввиду полученных общих распоряжений, командир отказался от пополнения каких-либо запасов во время кратковременной стоянки в Ньюпорте, а для обратного перехода,

сверх подсчитанного расходного запаса в 60 куб. м, необходимо было иметь еще некоторый резерв на случай встречного ветра или штормовой погоды. Насколько обоснованны были эти расчеты, видно из того, что лодка прибыла к Гельголанду, имея в наличии всего 14,5 куб. м горючего, хотя вплоть до Шетландских островов погода по большей части была благоприятная. Для обратного перехода был избран обходный нуть через Фастнет-Рок; этим можно было избежать ненадежной погоды, встреченной по пути в Америку в более высоких широтах, а также меньше надо было опасаться возможности возникновения встречного ветра, поскольку лодка находилась не к N, а к S от пути продвижения барометрического минимума. После того, как пришлось отстаиваться от шторма у SO-й оконечности Ньюфаундлендской банки, лодка шла в области высокого давления (770 мм), сопутствуемая вплоть до Гебридских островов устойчивым, с небольшими лишь перерывами W-м ветром. На обратном пути снова обогнули Шетландские острова. В 15 ч. 28 октября лодка вошла в гавань Гельголанда. Она покрыла расстояние в 7550 миль и имела при этом лишь одну короткую 28-часовую стоянку в Ньюпорте. На следующий день по прибытии лодки в Вильгельмсгафен я имел возможность лично убедиться в том, что весь экипаж чувствовал себя превосходно. Он вправе был гордиться своим искусством в мореплавании и технической оснащенностью лодки.

Проследим за действиями того же Розе на его U-53 во время крейсерства, протекавшего на основе призового права. Привожу выдержки из его военного дневника, опуская менее интересные данные. [391]

20 января 1917 г.

Вышли из Гельголанда. Ветер Ost 4 балла, безоблачно, ясно. Курс через Терсхелингский плавучий маяк на плавучий маяк Нордхиндер.

21 января

Лежим на грунте, глубина 38 м, установили связь по подводному телефону «UT»[122] с U-55.

В 18 ч. 30 мин. — глубокая беспросветная ночь, ветер Ost 3–4 балла, идем экономическим ходом.

22 января

В 11 ч. потоплен 13 выстрелами из орудия французский парусник «Анна» (150 брутто-тонн), груз — щебень.

В 21 ч. находимся южнее мыса Лизард. U-55 показывает мне свое место. Ввиду того, что этим выдано присутствие лодок в Английском канале, пробую сам сообщить свое место и дальнейшие планы (полезно для U-55). В непосредственной связи

с этим были слышны очень близкие радиопереговоры британского конвоя и тотчас после этого предупреждение: «German submarine 37 miles south of Lizard». Под этим могла подразумеваться только U-53.

В 23 ч. 40 мин. южнее Вольфсрока усмотрены два судна с многочисленными огнями; они шли малым ходом переменными курсами в расстоянии 6 миль друг от друга. По-видимому, это были лоцмейстерские суда, указывавшие курс для плавания в Канале. После некоторого наблюдения прошли между ними на W.

23 января,

0 ч. 5 мин.

Курсом 90° приближается большой грузовой пароход. На некотором расстоянии позади него много огней; [392] по-видимому, это и есть обнаруженный по радио конвой. Оба находящихся на борту офицера торгового флота опознали в судне англичанина примерно в 4500 бр. — тонн; он в полном грузу. Предпринимаем надводную атаку. Первый выстрел — промах, при втором — попадание в середину левого борта. Пароход стопорит, садится глубже, кренится, долго горит синим огнем, затем спускает шлюпки. Уходим с места происшествия, так как дальнейшие действия здесь невозможны. Пароход тяжело поврежден, но не тонет. Проходят несколько сторожевиков с разнообразными огнями. Один из них направляется к месту происшествия, ненадолго отрывает там прожектор. Лоцмейстерские суда либо ушли, либо выключили огни.

6 ч. 40 мин. Хорошо виден пароход с яркими огнями и освещенной дымовой трубой; идет с переменной скоростью зигзагами. Он как будто выжидает. Опрашиваем его по Морзе на английском языке. Это голландец, везет жмыхи в Роттердам. Пароход отпущен еще до рассвета.

14 ч. Уклонились от одного из «fox-glove» (новый тип английских судов, предназначенных для охоты за подводными лодками), сопровождавшего пароход. В 23 ч. разошлись со сторожевиком; чтобы казаться больше, он нес ходовой огонь на фока-штаге.

24 января

Полночь. Небольшой пароходик, приспособленный для перевозки пассажиров, идет курсом 200°. Флаг освещен, но разобрать его нельзя. Видимо — нейтральный, проходим мимо.

7 ч. Виден пароход, курс 250°; идем к нему, принимая его за французское сторожевое судно. Оказался нейтральным танкером, идем мимо. 8 ч. 30 мин. ветер Ost, но идет зыбь, неполная облачность, ясно. С востока приближается воздушный корабль, погружаемся, так как это может быть сорвавшийся привязной

аэростат. Прошли под водой в район [393] Уэссана (французский остров у западного выхода из Канала).

14 ч. Ветер Ost. 7–8 баллов, всплыли.

15 ч. 15 мин. В южном направлении виден небольшой парусник. Из-за волны невозможно атаковать.

22 ч. Ветер Ost 6–7 баллов, волна. Возможность ночного использования артиллерии исключается, верхняя палуба заливается водой; погружаемся. Идем к предполагаемому месту рандеву конвоя — у Уэссана.

25 января 1917 г.

6 ч. 30 мин. Ветер SO 7–8 баллов, место — в 50 милях к Ost от Уэсана; всплываем, подходим ближе. Выжидательная позиция у Уэсана. Небольшой парусник милях в 30 западнее Уэсана. Ввиду бурной погоды оставлен нетронутым. Волнение не позволяет использовать артиллерию. Видимость очень ограниченная, поэтому погружаемся для ночного перехода.

26 января

Погода не переменилась. Погружаемся на ночь.

27 января 1917 г.

3 ч. Ветер Ost 8 баллов, плохая видимость. С 11 ч. метель. Качка постепенно усиливается. Глубина 34 м. Никакой обсервации (определения места). Держимся в море самым малым ходом.

В 17 ч. находимся севернее Уэсана. Ветер, волна, зыбь. Сила 10 баллов. Виден пароход вместимостью примерно 2000 тонн; насколько можно различить, на носу и в корме установлена артиллерия. Уклоняемся, так как использовать в данный момент вооружение невозможно, а улучшения погоды в течение ближайших часов ожидать не приходится. Пароход шел малым ходом; он был выкрашен в серый цвет и, по-видимому, представлял собой большое сторожевое судно. [394]

28 января

8 ч. Всплыли в районе к N от Уэсана. Ветер OSO 6 баллов. В 18 ч. 30 мин., идя под перископом, заметили испанский пароход «Нуева Монтана» из Сантандера, 2000 брутто-тонн, остановили его артиллерийским огнем. Груз — железная руда в Ньюкасл. Экипаж принят на борт, шлюпки взяты на буксир. В машинном отделении заложены три подрывных патрона. Пароход медленно погружается; его потопление является лишь вопросом времени, так как все его внутренние помещения между собой связаны. При последнем наблюдении волна уже заливала корму парохода. Доставили экипаж до точки, находившейся в 12 милях к W от Уэсана, после чего отпустили шлюпки.

29 января

7 ч. Датский пароход «Копенгаген», груз — уголь, идет из Ньюкэсла в Хуельву. Осмотрен и отпущен.

18 ч. Пароход «Альгорта», 2100 брутто-тонн; идет с железной рудой из Сагунты в Стоктон. Усмотрен под перископом, после чего задержан выстрелом из орудия. Шлюпки с командой взяты на буксир, пароход потоплен четырьмя подрывными патронами.

22 ч. 15 мин. Шлюпки отпущены близ парохода средних размеров, шедшего курсом 240° и подозванного ракетой.

30 января

Курс 340°. В течение следующих двух дней предполагается действовать поблизости, от островов Силли. В пределах видимости — ничего. С наступлением темноты прошли в расстоянии 8 миль вдоль острова Силли (к S от них) по направлению на мыс Лизард. Никакого торгового движения; обнаружена лишь линия сторожевого охранения в районе к SW и к S от Силли. [395]

31 января

9 ч. Остановлен голландский пароход «Боомберг» около 1600 брутто-тонн. Груз — каменный уголь из Кардифа в Лас-Пальмас. Пароход отпущен.

10 ч. Остановлен испанский пароход «Лорида», около 1600 брутто-тонн. Груз — каменный уголь из Кардифа в Кадикс. Пароход отпущен.

14 ч. 30 мин. Остановлен норвежский пароход «Хикла» 524 брутто-тонн. Груз — пробе, адресованный в Кардиф. Пароход подожжен. Шлюпки с экипажем пошли под парусами к островам Силли.

17 ч. 30 мин. Остановлен небольшой пароход, приближавшийся с кормы курсом 175°. Пароход открыл огонь по меньшей мере из 8-см орудия с расстояния около 43 кабельтовых. Снаряды ложатся недолетами, но по целику хорошо.

18 ч. Артиллерийский бой прекращен после израсходования около 40 снарядов. Расстояние увеличилось до пределов видимости; дали тогда полный ход, чтобы пытаться сохранить соприкосновение. Пароход скрывается в сумерках и больше не обнаруживается.

23 ч. 50 мин. Погода тише, светит луна, ясно. Датский теплоход «Фальстрия», около 4000 брутто-тонн, из Восточной Азии, через Дартмут. Задержан. Документы в порядке; пароход отпущен.

1 февраля

Западнее Уэссана. Весь день производились поиски, ничего не обнаружено.

2 февраля

5 ч. Выпущена бронзовая торпеда по пароходу вместимостью около 2000 тонн, шедшему в полном грузу курсом 170° без нейтральных отличительных знаков. Попадание в середину. Пароход остановился, освещение на нем погасло. [396]

На палубе незаметно никакого движения и никакой работы. Спустя полчаса пароход еще на плаву. При таком тяжелом повреждении потопление его весьма вероятно.

16 ч. У Бишоп-Рока сигналом «оставьте судно» остановлена старая французская шхуна «Анна-Мария» из Сен-Мало, около 150 брутто-тонн. Через некоторое время к борту подходит штурман на маленькой плоскодонной весельной шлюпке. Команда пытается хоть сколько-нибудь вычерпать из шлюпки воду сапогами и фуражками. Ввиду явной непригодности этого челнока для спасения команды, судну разрешено продолжать плавание. Штурман от имени экипажа дал письменное обязательство не выходить больше в море в течение этой войны. Груз парусника состоял из соли и вина.

3 февраля

Западнее Силли. Ветер Ost, 2 балла. Остановлен норвежский пароход «Рио-де-Жанейро», 2800 брутто-тонн. Пшеница, льняное семя, жмыхи, дубители в Копенгаген в Христианию. Пароход отпущен.

11 ч. Подходим под водой для атаки американского парохода «Хоузатоник», 2143 тонн[123], затем всплываем и останавливаем пароход. Груз — 3862 тонны пшеницы из Нью-Йорка в Лондон. Для потопления парохода делается выстрел бронзовой торпедой из первого аппарата. Торпеда скользит в аппарате с несколько замедленной скоростью и застревает в нем. Ее энергично выталкивают; слышно, как она медленно удаляется. Стопорим машины, задраиваем переборки. Через некоторое время под лодкой происходит взрыв, но не видно ни водяного столба, ни облака дыма. Очевидно, торпеда, выскользнув из аппарата, пошла вниз и взорвалась от [397] удара о грунт на глубине 110 м. Поднявшиеся на поверхность воздушные пузыри свидетельствовали о том, что при увеличении давления воды резервуар сжатого воздуха и хвостовая часть торпеды оторвались. Пароход потоплен бронзовой торпедой, выпущенной из 4-го аппарата. Шлюпки взяты на буксир и сданы сторожевому судну, вызванному двумя орудийными выстрелами.

Направляясь к появившемуся тотчас сторожевому судну, встретили U-60; она погружается. Я намереваюсь навести сторожевое судно на U-60, но оно отворачивает в сторону и, по переданному ему по радио требованию, принимает к себе экипаж с американских шлюпок. U-60 всплывает. Обмениваемся с ней

новостями.

О ч. 5 мин. Орудийным огнем и подрывными патронами потоплена французская шхуна-барк «Эмэ Мари» из Сен-Сервана, 327 брутто-тонн; груз — соль и вино, в родной порт. Команда на веслах идет к островам Силли. Благодаря необычайно ясной ночи расходимся с идущим без огней сторожевым кораблем. Встреча и обмен сведениями с U-83.

10 ч. Шхуна «Бантутис» (из Виндавы), 259 брутто-тонн (балласт), шедшая из Сен-Назара в Кардиф, потоплена двумя подрывными патронами. Команда направилась под парусами к островам Силли. 16 ч. Осмотрено и отпущено норвежское трехмачтовое судно «Минисия», 1800 брутто-тонн с льняным семенем из Розарио в Роттердам; судно находится в море с 1 декабря.

5 февраля

О ч. 30 мин. Ветер Ost, 6 баллов. Яркий лунный свет. Надводная атака на затемненный пароход, не имеющий ни ходовых огней, ни отличительных (нейтральных) огней, вместимостью по глазомерной оценке около 3000 брутто-тонн. Вооружения различить нельзя. При атаке убеждаемся в том, что значительно переоценили размеры парохода; отворачивая, [398] замечаем на нем шведские отличительные знаки. Белой ракетой и лампой Морзе заставляем пароход остановиться. Он не отвечает ни на какие сигналы, и на нем ничего не предпринимается. Через некоторое время пароход полным ходом направляется в море. Двумя выстрелами снова останавливаем его. Пароход повинуется, но на запрос по Морзе не отвечает. Кружимся около него до рассвета. С наступлением дня выясняется, что это пароход «Бравалла» 1519 брутто-тонн. Флажными сигналами он сообщает, что идет в Ливерпуль с грузом орехов. В случае потопления парохода на месте экипаж должен был бы погибнуть. Буксировать шлюпки против волны невозможно, поэтому сигналом приказываю «следовать за мной». Передача дальнейших сигналов о порядке действий во время предстоящего потопления парохода прерывается, так как на пароходе, разобрав первые три слова — «я потоплю вас», — спустили ответный вымпел и больше ничего не принимают. В пути пришлось еще раз приводить пароход к повиновению, когда он попытался ускользнуть. Волнение постепенно ослабевает, чувствуется успокаивающее влияние суши. Появляется сторожевой корабль. Сигнал на «Браваллу»: «покиньте судно». На пароходе ничего не предпринимают. Только после того, как примерно через 4 минуты на него навели орудие, он поднимает ответный вымпел. Выстрел под нос, затем снаряд в бак. Пароход спускает шлюпки. Огонь прекращается. Когда

шлюпки отошли, вновь открывается огонь. Очень трудно добиться попаданий из-за качки. Сильный град. Пароход получил несколько попаданий, но не тонет. Машина продолжает работать, хотя никого больше на борту нет. Сторожевой корабль подходит на расстояние в 22 кабельтова и открывает огонь; погружаемся. Пароход потоплен торпедой. Тем временем сторожевой корабль спасает экипаж.

Этой выписки должно быть достаточно, чтобы дать понять, с какими трудностями была связана работа подводных лодок [399] в течение того периода, когда приходилось считаться с ограничениями, существовавшими в отношении нейтральных пароходов, в результате чего в пределах запретной зоны было упущено много случаев, когда представлялась возможность потопления.

Для характеристики иного способа действий подводных лодок, применявшегося ими во время неограниченной подводной войны, ниже приводятся выписки из других военных дневников, вначале из дневника одной из лодок «UC», имевшей задание поставить мины у восточного берега Англии.

13 декабря 1916 г.

Впереди видно много судов, из них одно без огней, стоим на месте, похоже на истребитель миноносцев. По тревоге погружаемся. Прорываемся под водой сквозь линию сторожевого охранения.

9 ч. 25 мин. Всплываем. Идем дальше в надводном положении. Замечено много пароходов, приближающихся с S и направляющихся, по-видимому, к тому же пункту, куда иду и я. Пасмурность постепенно увеличивается, поэтому ориентироваться невозможно. Близость берега можно предполагать, судя по успокоению моря, грязно-желтому цвету воды и сильному запаху угольной гари. После многократных быстрых погружений перед пароходами продолжаем идти под водой курсом W.

13 ч. Справа по носу виден сильный прибой. Над ним довольно неясно видна стена, а за ней можно рассмотреть большой завод с несколькими трубами. Одновременно лодка, идя на глубине 10 м, коснулась грунта. Ложимся на обратный курс и, в полной неизвестности относительно местонахождения лодки, решаемся всплыть, чтобы осмотреться. В 14 ч. 14 мин. едва успевают открыть люк рубки, как я замечаю слева, в расстоянии около 600 м, большой трехтрубный двухмачтовый эскадренный миноносец, идущий мимо меня [400] курсом NNW со скоростью около 20 узлов. Казалось, он совершенно внезапно выплыл из тумана и не успел еще меня заметить. Тревога, ухожу на глубину

16 м.

14 ч. 20 мин. Поднялся на И м. Истребитель миноносцев уходит тем же курсом и вскоре после этого скрывается из виду.

15 ч. 12 мин. Опять видно много пароходов, все та же мгла, поэтому отказываемся от попытки определить место. Ложимся на грунт, глубина 23 м. Лодка ложилась очень неспокойно, надо мной неоднократно слышен был сильный шум винтов.

17 ч. Сумерки. Зыбь с N. Поднялись на 10 м. Сильно смеркается, и пароходов не видно, поэтому всплываем, чтобы подзарядиться и накачать воздух: отходим немного дальше в море.

17 ч. 42 мин. Видно несколько пароходов, идущих со стороны суши. Тревога, погружение.

18 ч. Беспросветная ночь. Всплываем, так как стало уже совершенно темно. Пароходы проходили курсами примерно W и S. Заключаю отсюда, что там, откуда и куда они шли, должен находиться вход в гавань. Курс приводит к маскированному маяку, его слабые проблески направлены вертикально кверху. Подойдя ближе, вижу голову мола. Лоцман[124] с уверенностью говорит, что узнает вход в Тайн. Ночь очень темная, поэтому решаю подойти вплотную к молу. Иду сперва к северному молу и перед самым молом поворачиваю вправо, чтобы пройти несколько к N. При этом к N от северного мола лодка садится на мель. Обеим машинам дан полный ход назад. Лодка сошла с мели. [401]

18 ч. 42 мин. Крутой поворот вправо на 160°. Первая мина ставится вплотную к северному молу. После этого медленно склоняюсь вправо, чтобы как можно ближе подойти к южному молу; когда он показывается примерно в 80—100 м, круто поворачиваю (влево. — Прим. ред.). Последняя мина поставлена, и лодка идет в открытое море курсом 90°.

О том, каким затруднением для атак наших подводных лодок явилась организация конвойного движения пароходов, позволяют судить приведенные ниже выдержки из военного дневника подводной лодки U-82.

19 сентября 1917 г.

12 ч. 40 мин. Ветер SSW 4, волнение 5. Облачно. Дождь. Конвой идет на Ost. Выхожу на позицию.

13 ч. 15 мин. Погружение для атаки. Конвой состоит примерно из 15–20 пароходов, идущих тремя линиями фронта. Равнения в строю не соблюдается; дальнейшая картина рисуется примерно в следующем виде.

Примерно десять — четырнадцать эскадренных миноносцев крейсируют впереди, позади, по сторонам и между пароходами.

Уклоняясь от миноносцев, направляюсь курсом 270° в самый широкий просвет. Попытка атаковать вторую линию не удается, так как атаке помешал миноносец. Атакую третью линию, при этом в 15 ч. 16 мин. выпускаю кормовую торпеду по южному пароходу и через 3–4 секунды выпускаю по пароходу 3 носовую торпеду. Обе торпеды попадают. Атакуя с кормы пароход 1, очень сблизился с пароходом 2, поэтому выпускаю мину под корму этого парохода по пароходу 3. Пароход был четырехмачтовый, по меньшей мере в 8000 тонн. Он остался на месте.

15 ч. 19 мин. Стреляю под нос этому пароходу по пароходам 4 и 5. Пароход 4 получает попадание. Пароход 2 поднял красный флаг, что должно, вероятно, означать близость [402] подводной лодки, так как несколько миноносцев устремляются теперь к пароходу. Нет никакой возможности использовать единственный готовый к выстрелу аппарат (кормовой), поэтому идем на глубину. Миноносцы сбросили около 10 глубинных бомб, одна взорвалась близко к корме. Я полагаю, что пароходы 1 и 4 имели по 5000 тонн каждый. Атаку сильно затрудняли дурная погода, зыбь, волнение (5 баллов) и дождь, и успехом своим она обязана выдающемуся управлению рулями глубины. Идем под водой на SO.

16 ч. 45 мин. Всплываем. Пытаюсь догнать конвой, который еще виден. Однако эскадренный миноносец заставляет меня снова уйти под воду.

18 ч. 37 мин. Всплываем. Два эскадренных миноносца не дают мне сблизиться. Зыбь от SO не позволяет повернуть на S с тем, чтобы затем выйти вперед на позицию. Кроме того, волна и зыбь настолько увеличились, что использование вооружения стало невозможным. На этих основаниях преследование прекращено.

19 и 20 июля 1918 г. две наши подводные лодки встретились с новым и очень ценным пароходом «Джустишеа», 32 120 тонн; в соответствии с его ценностью он имел весьма надежную охрану, поэтому его потопление было связано с большими трудностями. Ниже приводится описание атак обеих лодок, «UB-64» и U-54, из которых первая поразила пароход 19 июля и причинила ему тяжелые повреждения, а вторая лодка, U-54, настигла и прикончила его на следующий день во время его буксировки.

Ввиду того, что пароход «Джустишеа» был недавно построен и не значился поэтому в имевшихся на подводных лодках указателях, на лодках полагали, что они имеют дело с германским пароходом «Фатерланд», переименованным американцами в «Левиафан». [403]

U-9. 19 июля 1918 г.

15 ч. 50 мин. Видим два истребителя миноносцев, курс 320° (NW); за ними конвой. Лодка находится у него прямо по курсу. Намечаем атаку двойным выстрелом в трехтрубный двухмачтовый пароход. Он идет в середине конвоя, состоящего примерно из двенадцати пароходов. Охраняется истребителями миноносцев и большим количеством противолодочных кораблей. Конвой идет зигзагами. Незадолго до выстрела пароход поворачивает на лодку, поэтому выстрел возможен еще лишь из кормового аппарата. Расстояние 350 м, попадание позади мостика в левый борт.

16 ч. 33 мин. Пароход «Джустишеа», 32 120 тонн и балласт. Уходим на глубину. Следом — 35 глубинных бомб, ложатся хорошо.

17 ч. 20 мин. Поднялись на 11 м. Пароход стоит с застопоренными машинами, сильно травит пар; попадание, по-видимому, в котельное или машинное отделение. Его охраняет много истребителей миноносцев. Ложимся на противоположный курс для атаки. Над лодкой часто проносятся истребители миноносцев.

18 ч. 15 мин. Двойной выстрел из 1-го и 2-го аппаратов. Расстояние 2000 м. Попадание в середину и в кормовую часть левого борта стоящего на месте парохода. Уходим на глубину. 23 глубинные бомбы падают вскоре после выстрела.

19 ч. 3 мин. Поднялись на глубину 11 м. Пароход накренился на левый борт, корма глубоко села. Предпринимаем новую атаку. Поблизости все время истребители, поэтому могу лишь изредка показывать перископ. Тем временем большие морские буксиры повели пароход на буксире на S. Пароход буксируется со скоростью приблизительно 3–4 узлов. Становлюсь под водой впереди на курсе 180° (S).

21 ч. 48 мин. Выстрел из 4-го аппарата, расстояние 900 м. Попадание в левый борт. Ухожу на глубину. 11 глубинных [404] бомб, курс 0° (N). Уходим, так как аккумуляторы разрядились.

22 ч. 38 мин. Глубина 11 м, пароход идет на буксире, крен увеличился, осадка также.

23 ч. 28 мин. Всплыли. Зарядка аккумуляторов. Заряжаем носовые аппараты двумя торпедами.

23 ч. 50 мин. После четырех попаданий можно было больше не сомневаться в предстоящей гибели парохода. Это было лишь вопросом времени, пока не сдадут последние переборки. Буксирование против волны должно было в скором времени вызвать опрокидывание судна.

20 июля

Перед Северным каналом (Ирландское море). Ночью

поддерживали соприкосновение, чтобы так или иначе удостовериться в потоплении. Состояние парохода все время ухудшалось, поэтому к утру буксиры направились с ним на юг к заливу Лоуф Суилли. Ночная надводная атака была невозможна, так как было очень светло.

4 ч. Выйти на позицию для атаки было очень трудно из-за порядочной темноты и общей суматохи, наблюдавшейся среди английских судов. Прежде чем «UB-64» успевала выйти на выстрел, пароход уже отбуксировался вперед, и лодка оказывалась далеко позади. Пароход сел значительно глубже. Состояние аккумуляторов не позволяет продолжать преследовать под водой.

5 ч. 37 мин. Выстрел из 4-го аппарата, расстояние 900 м. Из-за глубинных бомб взрыва не слышно. Уходим в подводном положении.

6 ч. 20 мин. На глубине 11 м: пароход стал поперек буксиров и дрейфует со значительно увеличившимся креном.

8 ч. 40 мин. Всплыли. Теперь стало ясно, что глубинными бомбами была сильно повреждена нефтяная цистерна, так что лодка оставляет за собой масляный след. Парохода в это время не видно. Радиотелеграфируем находящимся поблизости лодкам. [405]

11 ч. Пароход показался слева, идет на S. Едва ли он достигнет берега: у него огромный крен и он еле-еле движется.

11 ч. 30 мин. За пароходом были замечены два высоких водяных столба, поднявшихся почти тотчас один за другим, должно быть, от взрывов двух торпед. В лодке ощущались (далекие. — Прим. ред.) разрывы 35 глубинных бомб.

14 ч. 15 мин. Пароход дрейфует с креном на левый борт, правое крыло верхнего мостика высоко поднялось в воздухе.

14 ч. 34 мин. Пароход затонул. При дальнейшем наблюдении замечено много сторожевых судов, буксирующих к берегу спасательные шлюпки парохода. Прочие суда устремились к плавающим обломкам. Уходим. За кормой у меня много истребителей.

В дневнике U-54 о дальнейших действиях лодки записано следующее:

11 ч. 32 мин. После взрыва первой торпеды тотчас посыпались градом глубинные бомбы, и в лодке, естественно, нельзя было различить дальнейших взрывов. Через 122 секунды на приемнике подводной сигнализации был зафиксирован звук второго попадания. Так как в аккумуляторах у меня оставалось всего 2200 ампер, то возможность дальнейшей атаки была для меня исключена. Ухожу на полчаса и на глубине 59 м ложусь на

дно. Через 20 минут после выпуска торпед англичане перестали забрасывать море глубинными бомбами.

12 ч. 30 мин. Снявшись с грунта, пошли под перископом на N. Вокруг меня на близком расстоянии четыре сторожевика. Тотчас ухожу опять на глубину. Предполагая, что они следили за мной с помощью звукоуловителя, держусь под водой близ большого судна, следовательно — в безопасности. Иду дальше на N, затем меняю курс на NW, потом на W.

15 ч. 51 мин. Всплыли. Атмосферное давление повысилось в лодке на 50 мм. Продувание длилось очень долго, поэтому приказываю рулевому открыть люк рубки. Рулевой [406] стремглав бросается наверх: трап, снабженный внизу парусиной, при подъеме прижимает мне руку к крыше рубки. Боль так сильна, что на мгновение я лишаюсь сознания. Услыхав, что рулевой заметил много судов, вползаю на рубку и вижу, что на S и за кормой полно кораблей. Отношу это обстоятельство за мой счет и снова быстро погружаюсь, так как не могу больше рисковать.

18 ч. Всплыли. Далеко на юге туча дыма. Ухожу дальше на W и, как только мои батареи немного подзарядились, по радио сообщаю всем подводным лодкам о курсе и о возможности атаки «Фатерланда». Для меня было уже бесцельно туда возвращаться, так как я не мог догнать пароход раньше, чем он вошел бы в Северный канал.

2i июля

10 ч. 45 мин. Замечена подводная лодка; устанавливаем, что это «UB-64». Сходимся на расстояние голоса. Путем обмена сведениями устанавливаю, что «UB-64» накануне в 14 ч. 30 мин. 4,5 сек. видела, как от моего выстрела затонул «Фатерланд», опрокинувшись на левый борт.

В заключение привожу описание боя U-84 с пароходом, замаскировавшим свое вооружение и надеявшимся обманным путем захватить лодку врасплох и уничтожить ее.

22 февраля 1917 г.

13 ч. 50 мин. Виден танкер, около 3000 тонн, курс 250°. Погрузились. Выстрел с 700 м из 2-го аппарата. Мимо, недооценка скорости. Пароход поворачивает на обратный курс. Отходим. Всплываем, останавливаем орудийным выстрелом. Пароход стопорит машину, травит пар, команда на двух шлюпках покидает судно. [407]

14 ч. 30 мин. Подходим в погруженном положении. Никакого вооружения. Шлюпки отошли от парохода примерно на 4–5 кабельтовых.

14 ч. 47 мин. Всплываем около шлюпок, которые все еще

стремятся отгрести прочь от подводной лодки.

14 ч. 49 мин. Пароход открывает огонь из четырех орудий. Погружение. Пять попаданий в рубку, один снаряд пронизывает мостик, второй попадает в рукава воздухопровода, третий (47-мм) пробивает рубку, разрывается внутри, повреждает почти все приборы, легко ранит 2-го вахтенного офицера; четвертый снаряд разрушает вентиляторные трубы, пятый попадает в параван. Рубку пришлось очистить. Люк в центральный пост задраили, переговорную трубку заглушили. Ввиду того, что рубка наполнилась водой, пришлось вести управление лодкой из центрального поста, расположенного под рубкой.

Когда мы опустились на глубину в 20 м, со спасательных шлюпок парохода бросили две глубинные бомбы. Рубильники и главную распределительную доску приходится поддерживать руками. Электрическая лампочка у магнитного компаса погасла. Остойчивость уменьшилась, так как рубка наполнилась водой, и лодка испытывает сильную продольную качку. Разного рода проводка из рубки во внутренние помещения пропускает воду. Из-за короткого замыкания выходят из строя один за другим гирокомпас, осветительный круг, главный руль и средства передачи приказаний; носовой руль глубины заел. Несмотря на дифферент на корму (на 14°) и на данный машинам полный ход, лодка зарывается на глубину в 40 м. Продувание. Чтобы удалить остатки воды, — на глубине 20 м быстрое продуванием с дифферентом на корму в 16°. Сжатый воздух не попадает в первую цистерну. Вся команда на нос, чтобы избежать всплытия. Торпедный боцманмат и № 1 (унтер-офицер) снова затопляют носовое отделение. Лодка получает 8° дифферента на нос и падает на глубину в 35 м. Продуваем передние цистерны. [408]

Тем временем с помощью парусины, дождевиков, флагов и пр. предохраняем электрическую аппаратуру от брызжущей из рубки воды. Спасением для лодки является запасная водонепроницаемая распределительная доска. Лодка снова получает сильный дифферент на корму и грозит вырваться на поверхность. Управление глубиной становится невозможным.

15 ч. 10 мин. Продуваем все цистерны. Электромоторы правого борта выходят из действия, в камбузе течь. «К орудиям, приготовить дизель-моторы и полный ход вперед».

(Лодка не может теперь держаться под водой, поэтому командир решает всплыть, чтобы в случае надобности вступить в бой с пароходом.)

Пароход — в расстоянии 19 кабельтовых. Он тотчас открывает огонь. Вокруг лодки всплески снарядов. Один 7,5-см и один 4,7-см снаряд попадают в верхнюю палубу впереди 8,8-см

орудия лодки. Второй вахтенный офицер вторично легко ранен. Отвечаем на огонь; к сожалению, не можем пользоваться перископом, так как рубка все еще полна воды. Вскоре расстояние увеличивается до 27 кабельтовых, пароход медленно следует за нами. Справа показывается эскадренный миноносец, открывает огонь с 43 кабельтовых; недолеты. Приказываю надеть спасательные нагрудники. Имеем в виду вести артиллерийский бой до тех пор, пока не явится возможность затопить лодку поблизости от парусника, виднеющегося примерно в 8 милях, и тем избавить команду от участи, уготовленной в свое время на «Баралонге».

15 ч. 17 мин. Оказывается, это «fox-glove»; он не может, следовательно, идти быстрее лодки. Открываем ответный огонь с расстояния около 40 кабельтовых. «Fox-glove» вскоре начинает уклоняться от всплесков снарядов, получает два попадания и увеличивает расстояние. Его артиллерия действует на расстоянии не более 38 кабельтовых. [409]

15 ч. 20 мин. В рубке можно восстановить водонепроницаемость, в лодке наведен порядок, подача снарядов обеспечена; за исключением повреждений в рубке, все остальные повреждения могут быть постепенно устранены. Курс 165°. «Fox-glove» идет в кильватер. Пароход скрывается из виду. В случае крайности лодка может погрузиться, но оставляет за собой четкий масляный след. Если до темноты не появится какой-либо миноносец, то лодка сможет спастись.

18 ч. 50 мин. «Fox-glove» сблизился до 38 кабельтовых и временами открывает огонь. Мы отвечаем; добились одного попадания. Неприятель отворачивает и отстает на расстояние более 54 кабельтовых.

20 ч. Приближаются сумерки. Преследователь скрылся из виду. Из-за масляного следа идем зигзагами. Встретив чужой масляный след, поворачиваем влево и постепенно ложимся на курс 240°.

Лодка направилась затем в базу и без приключений возвратилась домой[125].

Я имел случай лично осмотреть лодку U-84 после ее возвращения из похода и убедился в том, что это возвращение при наличии подобных повреждений произошло прежде всего благодаря уверенности, с которой командир управлял своим кораблем, безукоризненной сработанности всей команды в тяжелых условиях и благодаря меткости артиллерии. При этом надо иметь в виду, что высота орудийной платформы над ватерлинией едва достигала 2 м, поэтому стрельба с подводной лодки была крайне затруднена. [410]

Глава XV
Деятельность флота под знаком подводной войны

Наряду с непосредственным содействием, которое флот оказывал оперирующим лодкам, начиная с момента их выхода из отечественных баз, у флота же была позаимствована весьма значительная часть личного состава, который требовался для замещения новых должностей. При укомплектовании подводных лодок особая нужда была в подготовленных кораблеводителях и механиках. Командирами лодок могли быть только офицеры, обладавшие достаточным опытом для того, чтобы уметь самостоятельно управлять лодкой и плавать на ней в трудных навигационных условиях. Это вынуждало в самых широких размерах использовать состав вахтенных начальников флота, так как и по служебному положению, и по возрасту они являлись наиболее подходящими для этого кандидатами. Флот сам должен был позаботиться об их замене; на места вахтенных начальников назначались более молодые офицеры. Ускорялось обучение гардемаринов, которые также подготавливались непосредственно во флоте, получая там свое первое обучение. С этим были связаны довольно значительные перемены во всех служебных инстанциях, которые должны были неблагоприятно отражаться на боеспособности флота.

Намеченная на март 1917 г. активная операция в Хуфдене, для нападения на конвойное сообщение между Голландией и Англией, не состоялась. Вплоть до 11 марта непрерывно удерживалась неблагоприятная погода; но в то же время это был период светлых лунных ночей, что являлось необходимым условием для успеха операции. Предположения о дальнейшем состоянии погоды неизменно ухудшались, так что нельзя было рассчитывать на производство воздушной разведки с помощью [411] цеппелинов. Пришлось также отложить ночной крейсерский набег, так как Гельголанд показал ветер OSO силой 7–9 баллов с тенденцией к дальнейшему усилению.

VII и IX флотилии были посланы в Балтийское море для обучения их тралению, так как тральщиков не хватало для очистки от мин выходных фарватеров и для проводки самих подводных лодок. Я считал также необходимым производить выходы флота для эволюции, чтобы новые командиры могли проверить свои способности управлять кораблем в составе крупного соединения. Охрану Северного моря я мог временно

возложить на крейсера, так как при том образе действий, которого придерживался неприятель, нападение его на Германскую бухту становилось невероятным.

Тем временем линейный корабль «Баден» стал флагманским кораблем командующего флотом, и штаб командования флотом поместился на этом корабле. В то время как флот занимался практическими упражнениями в Балтийском море, в Северном море можно было обойтись без III и IV флотилий миноносцев, которым нашлось лучшее применение в Зеебрюгге, куда они были посланы для выполнения операций в Канале.

Неприятель все больше и больше забрасывал минами Северное море, и почти ежедневно мы несли потери в тральщиках. Среди минопрорывателей, которые приходилось применять для предохранения выходивших в море подводных лодок, также имело место много потерь, отчего в марте флот располагал всего четырьмя подобными судами. Я просил статс-секретаря по морским делам вновь довести их состав до двенадцати, чтобы обслуживать флот четырьмя группами, по три судна в каждой группе.

5 марта во время эволюции, производившихся в Гельголандской бухте, произошло столкновение линейных кораблей «Кронпринц» и «Гроссер Курфюрст»; оба получили повреждения, потребовавшие нескольких недель для ремонта. Поэтому до [412] окончания его нельзя было думать о более крупных операциях флота.

21 марта, когда флот занимался упражнениями в Балтийском море, крейсер «Меве» дал о себе знать из Каттегата; 22-го он возвратился в Киль. В течение своего четырехмесячного крейсерства он уничтожил или захватил 27 судов с общим тоннажем в 123 444 бр. — рег. тонн. Один из его призов, «Яроудэл», был уже приведен 31 декабря 1916 г. в Свинемюнде и доставил сведения об успешной деятельности «Меве», о котором мы ничего больше не слыхали со времени его ухода в конце ноября 1916 г. Благополучное возвращение корабля из успешного крейсерства было встречено с большой радостью.

29 марта наткнулся на мину и затонул лидер особой группы сторожевой корабль «Бисмарк», занимавшийся охотой за подводными лодками в Германской бухте.

О степени участия флота в организации подводной войны можно судить по записям в военном дневнике Флота Открытого моря. Привожу отрывок из этого дневника, начинающийся с 9 мая 1917 г.

«9 мая 1917 г.

Ветер в Германской бухте Ost до NNO, сила 3–4 балла, погода

ясная, видимость хорошая. Авиаразведка во внутренней части Германской бухты результата не имела. Обследование тралами фарватеров и уничтожение заграждений по плану. IV разведывательная группа прикрывает тральные работы, выполняемые на западе. При поисковых работах Эмской сторожевой флотилии сторожевой корабль „Меттелькамп“ наткнулся севернее Боркума на мину и затонул.

Из дальних операций возвратились: U-82, UB-22, UB-21 и U-93, которая с 13 по 30 апреля потопила 27 400 тонн, 30-го вступила в бой с судном-ловушкой (железная трехмачтовая [413] шхуна)[126], при этом командир, рулевой и 1 унтер-офицер были сброшены за борт и 3 матроса были тяжело ранены. Сильно поврежденная, неспособная к погружению и лишившаяся радио лодка была приведена в Лист старшим лейтенантом Циглером.

U-46 идет с конвоирами на N.

U-58 сообщает место и доносит о выполнении задания по постановке мин; два парохода потоплено, три повреждено; на меридиане Г W постоянное сильное движение конвоя.

Безрезультатная авиаразведка; 10 мая воздушные корабли не поднимались. Обследование фарватеров и вытраливание заграждений по плану. IV разведывательная группа охраняет на западе тральщики, уничтожающие заграждение. Линейный крейсер „Гинденбург“ вступил в строй.

UC-76 при приемке мин в Гельголандской гавани была сильно повреждена взрывом мины и затонула. Спасательное судно „Оберэльбе“ идет из Эмса в Гельголанд для участия в работах по подъему.

UC-77 возвратилась из дальнего похода; U-46 проходит опасную зону, U-30 вышла на N через Тершелинг.

11 мая

Ветер Ost, сила 4–5. При авиаразведке ничего подозрительного. Из-за восточного ветра воздушные корабли охранения не несут. Траление по плану. Полуфлотилия тральщиков, прокладывающая проход в заграждении на западе, при продвижении вдоль заграждения на N вышла за пределы назначенного ей района; при этом были обнаружены новые мины, причем ведущий тральщик 5-й полуфлотилии наткнулся на мину и затонул. Четыре человека погибли. [414]

Таким образом выясняется, что англичане заградили минами подход к этому району от NW, от Хорнс-рифа. Командующий разведывательными силами получил приказ поставить заграждение, которое закроет также подходы, ведущие сюда от NO и W; это заграждение явится для англичан препятствием в том районе, от которого мы могли отказаться. Еще одно заграждение

к N от плавучего маяка Виль должно помешать постановке мин в Норманстифе.

Ночью одна группа минопрорывателей уходит по пути подводных лодок вдоль голландского берега на W, а другая группа — по такому же пути на N.

U-30 проходит опасную зону; U-58 возвратилась из дальнего похода; U-93 на буксире у V-163 вышла в Вильгельмсгафен.

12 мая

Ветер Ost, сила 6. Авиаразведка — без результатов. Подъем воздушных кораблей из-за непогоды невозможен. Обследование фарватеров и очистка их от мин из-за сильного волнения выполняются лишь в ограниченных пределах. Прикрытие работ на западе ведется IV разведывательной группой. В первой половине дня обе группы минопрорывателей возвращаются из ночного похода; никаких происшествий. Сторожевой корабль флотилии сторожевых кораблей Северного моря сообщает о неприятельской подводной лодке; на поиски высланы свободные полуфлотилии миноносцев, при этом взрывается противолодочная буксирующая бомба. Успех сомнителен.

13 мая

Ветер NW, сила 2. Поиски мин и вытраливание заграждений по плану. IV разведывательная группа в прикрытии на западе. Ночью командующий разведывательными силами со вспомогательным минным заградителем „Цента“ согласно распоряжению ставит оборонительное минное заграждение у Хорнс-рифа и к N от плавучего маяка Виль. [415]

Для дальних операций выходят: UC-33 на W и UC-41 к Бель-Року.

14 мая

Ветер от Ost до NNO, сила 3. Для охранения вылетают L-22 на W, L-23 на N. Поиски мин и вытравливание заграждений по плану. II разведывательная группа идет к Восточному Эмсу для прикрытия работ, выполняемых на западе. Грозовые разряды. В 18 ч. штаб флота переходит на линейный корабль „Баден“. Флот Открытого моря готов к походу. II разведывательная группа со 2-м начальником миноносцев в течение вечера сосредоточивается на рейде Шиллиг для предположенных на 15 мая практических упражнений в Германской бухте. С L-22 с момента его подъема нет никаких известий. На западе гроза; возможно, что ввиду этого он убрал антенну и не может ничего передать. По всей Германской бухте к вечеру густой туман, поэтому поиски с помощью авиации и надводных морских сил невозможны. Самолет № 859 в 9 ч. 50 мин. наблюдал взрыв и черное облако дыма. В 19 ч. 40 мин. начальник воздушных кораблей донес, что

по телефонным сведениям из Боркума это наблюдение следует поставить в связь с весьма вероятной гибелью L-22. Телеграммой, полученной ночью от Адмирал-штаба, это предположение подтверждается; по этим сведениям L-22, вероятно, должен был снизиться из-за грозы и был сбит англичанами (так как находился недостаточно высоко над поверхностью моря).

В 23 ч. 40 мин. тральщик 3 полуфлотилии „Орион“ доносит, что при проводке в море подводной лодки U-59, эта лодка и тральщик „Фульда“ наткнулись на мины и затонули. На помощь „Ориону“ будут высланы сторожевики группы Листа, тральщики флотилии Краха[127] и 17-я полуфлотилия миноносцев. Одновременно этим кораблям дается [416] распоряжение встретить UC-51 и UC-42, находящиеся западнее Хорнс-рифа на пути домой. UC-44 и UC-50 идут в дальние операции на W. UC-51 возвращается домой, показывает свое место. Задание по постановке мин выполнено, потоплено около 4000 тонн, ход 5 узлов (характер аварии остался неясным вследствие искажения радиограммы).

15 мая

Ветер NNW, сила 2–3. L-16 и L-37 поднимаются для воздушного охранения. Густой туман вынуждает их возвратиться. Временами — незначительная видимость, поэтому предположенные тактические упражнения переносятся на 16-е. 1-й начальник миноносцев доносит, что у части миноносцев I флотилии повреждены вспомогательные механизмы и остальные миноносцы нельзя больше высылать за пределы Германской бухты. 1-я полуфлотилия миноносцев направляется для ремонта в Киль, на завод. Командующий разведывательными силами выслал, для установления места гибели U-59, группу Аиста флотилии сторожевых кораблей Северного моря, водоотливное судно и буксир, а для контрольного обследования тралами выходного фарватера для подводных лодок выслана полуфлотилия миноносцев.

Из донесений с тральщиков, посланных для определения границ неприятельских минных заграждений, нельзя составить себе представления о том, как далеко эти заграждения простираются на севере. Сторожевой корабль „Генрих Ратьен“, при попытке установить связь с U-50 путем перестукивания, натыкается на мину и тонет. Погибли 1 унтер-офицер и 3 матроса. Командующий разведывательными силами получает распоряжение временно приостановить работы по прокладыванию прохода через пояс минных заграждений на W и со всеми наличными силами вновь обследовать и очистить от мин выходной фарватер для подводных лодок на N. С отсрочкой работ

по прорыву пояса минных заграждений на западе откладываются на отдаленное будущее и более [417] крупные операции флота. Я решаюсь поэтому использовать время и выслать в Балтийское море для практических упражнений III эскадру (вскоре после эволюции), а также V флотилию миноносцев после возвращения II флотилии. Оба соединения настоятельно нуждаются в практике.

UC-42 и UC-51 возвратились из дальних операций. UC-41, вышедшая 11 мая к западному берегу (Англии. — Прим. ред.), из-за аварии в механизмах вынуждена прекратить операцию.

16 мая

Ветер от NO до NNW, сила 3–6. Авиаразведка без результатов. Из-за свежего NO-го ветра разведка воздушным кораблям невозможна. Тактические упражнения Флота Открытого моря в Гельголандской бухте. По их окончании III эскадра отряжается в Балтийское море. Во время отсутствия III эскадры I и IV эскадры должны поочередно нести службу охранения[128]. Линейный корабль „Кайзер“ отпущен в Киль для ремонта на заводе. Командующий разведывательными силами для установления причины гибели U-59 приказал: I флотилии тральщиков обследовать и очистить от мин квадраты 132, 117, 133 и 116; полудивизиону миноносцев обследовать тралами квадраты от 134-го до 84-го, вспомогательной флотилии тральщиков найти место гибели U-59 и попытаться вступить с ней в связь путем перестукивания. При выполнении этих работ тральщик M-14 натыкается на мину, а при попытке оказать ему помощь та же участь постигает миноносец V-78. Оба корабля тонут. По этой причине приходится отказаться от попытки вступить в связь с U-59.

Ночью сторожевой корабль S-27 (Эмской флотилии сторожевых кораблей) при проводке U-86 в дальний поход на W натыкается на мину и тонет. U-86 возвращается [418] поэтому с остальными конвоирами на рейд Боркума. Поступили радиотелеграфные донесения от U-62, вышедшей в море 21 апреля: показывает место; в апреле потоплено 10 000 тонн, в мае — 13 000 тонн; 30 апреля взят в плен командир судна-ловушки Q-12[129].

Дальнейшие радио: UC-55, вышедшая 28 апреля к западному берегу, показывает свое место; U-40, вышедшая в море 5 мая, выполнила задание по постановке мин, слышала два взрыва, никого не потопила; U-21, вышедшая 19 апреля, показывает свое место, потоплено 13 500 тонн; UC-49, вышедшая в море 2 мая, показывает свое место, мины поставлены, потоплено 3365 тонн.

17 мая

Ветер от Ost до ONO, сила 3–6. Воздушные корабли не

поднимались. Авиаразведка без результатов. Поступившие до сих пор донесения относительно границ неприятельских минных заграждений, поставленных к S от Хорнс-рифа, все еще не дают ясной картины. Новое неприятельское заграждение стоит как будто южнее заграждения у Сента, по направлению Ost — W. Поэтому все свободные силы по-прежнему должны оставаться там как для выяснения обстановки, так и для поддержания этого важного фарватера в исправности. Это еще раз свидетельствует о том, как мало тральщиков находится в нашем распоряжении; поэтому вновь делается попытка убедить высшее командование в необходимости передать Флоту Открытого моря новые тральщики типа „М“, находящиеся в подчинении главнокомандующего в Балтийском море. Взамен их можно предложить сторожевые корабли флотилии Северного моря или рыболовные пароходы вспомогательной флотилии тральщиков.

Чтобы облегчить опознание места плавучего маяка у Листа и навигационные условия плавания в районе этого маяка, [419] будет установлен в соответствующей точке буй, а на ночь будет высылаться в эту точку сторожевой корабль. Кроме того, чтобы помочь в навигационном отношении выходящим в море подводным лодкам, в районе к W от места расположения этого маяка будет крейсировать пара сторожевых кораблей.

Ночью выходят две группы минопрорывателей, одна на N, а другая — из Эмса на W.

UC-49 и UC-41 возвратились из дальних операций; U-86 уходит под конвоем на W, UB-41 уходит под конвоем к Флэмборо-Хэд; UC-75 показывает свое место по радио через Брюгге; потопила 3500 тонн и английский военный корабль „Лавендер“. 17-я полуфлотилия миноносцев выходит в море, чтобы встретить поврежденную UC-40 и провести ее ближайшим фарватером через Норманстиф».

Так протекали дни за днями. Под давлением требований, которые предъявлялись в течение войны к соединениям тральщиков, их организация развернулась следующим образом.

При начале войны имелись три дивизиона тральщиков; они базировались на Куксгафен. Из них 1-й и 3-й дивизионы сосредоточили свою деятельность в Северном море, а 2-й дивизион — в Балтийском море[130]. В составе каждого дивизиона были один ведущий тральщик, восемь тральщиков [420] (Minensuchboote — искатели мин. — Прим. ред.) и два, а позднее четыре тральщика-маяка (последние обозначают для идущих сзади соединений более крупных кораблей протраленную тральщиками и очищенную от мин полосу). Все три дивизиона состояли исключительно из устаревших малых миноносцев (№

№ 38–80). При осадке в 2,7 м они имели скорость хода 17–18 узлов и были вооружены одним 5-см орудием. Позднее вошла в строй вспомогательная флотилия тральщиков Северного моря; она состояла из рыболовных пароходов и малых миноносцев.

В конце 1915 г. и в начале 1916 г. было приступлено к замене старых малых миноносцев тральщиками типа «А» и «М», вновь построенными в течение войны. Корабли типа «А» имели скорость хода 23–25 узлов, осадку 1,9–2 м, водоизмещение от 210 до 345 тонн; их вооружение состояло из двух 8,8-см орудий. Корабли типа «М» имели скорость хода 16 узлов при осадке от 2 до 2,2 м, водоизмещение от 450 до 520 тонн и вооружение из трех 8,8-см или двух 10,5-см орудий.

1 сентября 1916 г. из 1-го и 3-го дивизионов тральщиков были образованы I и III флотилии тральщиков, состоявшие, соответственно, из 1-й и 2-й и из 5-й и 6-й полуфлотилий. 6 октября 1916 г. прежний 2-й дивизион тральщиков был переименован во II флотилию тральщиков с подразделением на 3-ю и 4-ю полуфлотилии.

В мае 1917 г. в состав I и III флотилий тральщиков было включено еще по одной (третьей) полуфлотилии из тральщиков типа «М».

В июне 1917 г. 2-й дивизион траления мин с пароходом-маткой «Аммон» и двенадцатью моторными катерами был выделен из состава морских сил Балтийского моря и передан в распоряжение морских сил Северного моря. Эти катера, обозначавшиеся литерой «F», имели скорость хода 11 узлов, осадку 1 м, длину в 17,5 м, водоизмещение в 19 тонн и 1 пулемет. Позднее, в январе 1918 г., из 3-го и 4-го дивизионов траления [421] мин была образована III флотилия траления мин; II флотилия тральщиков также получила 3-ю полуфлотилию (№ 9).

Вспомогательная флотилия тральщиков Северного моря (Краха) с августа 1918 г. именовалась IV флотилией тральщиков, а рыболовные пароходы, из которых она первоначально состояла, в большинстве были заменены новыми тральщиками.

Все соединения тральщиков и уничтожителей мин были тогда же подчинены особому начальнику.

В дальнейшем была сформирована VI флотилия траления мин, состоявшая из одного ведущего тральщика и двух полуфлотилий; в их составе были один тральщик «М», как плавучая база, шесть катеров типа «F», 11 катеров типа «U-Z» (малые быстроходные моторные катера) и три больших моторных катера. Тральщики типа «F-M» (плоскодонные тральщики типа «М») имели скорость хода 14 узлов при осадке в 1,3 м, водоизмещение 170 тонн, длину в 40 м и вооружение из одного

8,8-см орудия. Катера типа «U-Z» могли буксировать трал со скоростью 18 узлов при осадке в 1,5 м; они имели 20 тонн водоизмещения, длину в 26–30 м и одно 5-см скорострельное орудие.

При заключении перемирия в Северном море в распоряжении службы траления находились семнадцать миноносцев, двадцать семь тральщиков «А», семьдесят один тральщик «М», четыре тральщика «F-M», двадцать три рыболовных парохода, пятьдесят восемь моторных катеров и двадцать два катера «U-Z», четыре матки и одна плавучая мастерская, между тем как в момент начала войны в распоряжении командования имелось всего тридцать три устаревших малых миноносца.

Наши собственные мины в начале войны были представлены тремя типами мин с весом заряда от 70 до 150 кг и с предельной глубиной постановки от 90 до 115 м. За время войны у тех же мин после усовершенствования их конструкции предельная глубина постановки достигла 345 м, [422] а к существовавшим ранее трем типам прибавились еще следующие типы мин:

1) противолодочные мины с весом заряда в 20 кг и с предельной глубиной постановки в 95 м;

2) мины торпедообразной формы, которые могли ставиться подводными лодками типа «U» на ходу (в погруженном состоянии) путем выбрасывания из торпедного аппарата[131];

3) мины для постановки с подводных лодок типа «UC», с весом заряда от 120 до 200 кг и с предельной глубиной постановки до 365 м; лодки «UC» могли ставить от 12 до 18 мин.

4) мины, которые предназначались для постановки с первых крупных подводных заградителей, перестали выпускаться после того, как были построены лодки «UC».

Тральные приспособления были улучшены в том отношении, что ширина захватываемой тралом полосы с 45 м была доведена до 300 м, углубление трала увеличилось до 30 м, а скорость хода с тралом, благодаря введению в строй новых тральщиков, повысилась до 15 узлов.

В качестве противоминной защиты, в первую очередь, конечно, на тральщиках, а позднее на всех вообще кораблях устанавливались особые приспособления, которые выдвигались впереди форштевня и должны были перерезать минреп прежде, чем корабль наткнулся бы на мину. Они принесли кораблям большую пользу.

В качестве средства борьбы с подводными лодками были введены глубинные бомбы, которыми можно было забрасывать погрузившуюся лодку. Заряд имел вес около 50 кг; воспламенение [423] происходило под водой через определенный

промежуток времени.

Кроме того, была спроектирована противолодочная буксируемая бомба с весом заряда около 12 кг. Она буксировалась кораблем на тросе, служившем в то же время проводником электрического тока, который являлся источником воспламенения и включался тотчас после того, как буксируемая бомба ударялась о подводную лодку.

Для защиты от подводных лодок применялись разного рода сети, которые устанавливались на буйках, чтобы преградить лодкам проход, а также легкие сети со светящимися поплавками, которые указывали путь прорвавшейся лодки и место прорыва.

Большие требования предъявлялись к легким кораблям со стороны проводки подводных лодок, для которой было предназначено около ста миноносцев и малых пароходов.

Они подразделялись на две конвойные флотилии. I флотилия состояла из трех полуфлотилий по две группы миноносцев в каждой.

II конвойная флотилия состояла из шести полуфлотилий по десять — двенадцать пароходов в каждой.

Тральщикам и конвойным флотилиям принадлежит большая заслуга в деле создания возможности ведения подводной войны. Они приняли на себя большое число потерь, которые иначе выпали бы на долю подводных лодок. Это не мешало им из года в год при любых условиях погоды нести преисполненную опасности службу. Офицеры и команда подводных лодок отличались во флоте исключительной храбростью и выдающимися военно-морскими способностями.

На долю подводных лодок выпал род деятельности, который непосредственно вел к успеху, а линейные корабли совместно с крейсерами и миноносцами, и особенно соединения тральщиков, должны были выполнять вспомогательную задачу по преодолению неприятельских оборонительных мероприятий. Прежде всего необходимо было разрушить воздвигнутый Англией барьер в виде пояса минных заграждений для [424] затруднения выхода наших подводных лодок в Северное море. О тех размерах, в каких Германская бухта забрасывалась минами, позволяет судить приложенная карта (схема 31).

При большом протяжении загражденного района невозможно было очистить его полностью от мин. Едва хватало сил на то, чтобы вообще выяснить, где именно стояли мины. Наши усилия были направлены к тому, чтобы обеспечить нам обладание двумя-тремя безопасными путями: одним, идущим вдоль берега на W, другим — посередине между Тершелингом и Хорнс-рифом и третьим, ведущим на N вдоль датских берегов. Последний путь

обладал тем преимуществом, что при пользовании им облегчались навигационные условия плавания для подводных лодок, которые при возвращении за пределами загражденного англичанами района приближались к ютландскому берегу (для обсервации. — Прим. ред.) и избирали затем безопасный от мин путь, проходивший вдоль этого берега в Германскую бухту. Путь вдоль голландского берега являлся кратчайшим для тех подводных лодок, которые, при выходе в море, намеревались пройти через Канал, чтобы занять свои позиции к западу от Британских островов. Если этот путь и являлся кратчайшим, то на нем встречались и наибольшие опасности ввиду исключительно сильно развитой охраны Канала и установки там препятствий в виде сетей и мин. Протраленные пути должны были быть настолько широкими, чтобы подводные лодки могли их найти даже при отсутствии надежной обсервации, затрудненной неблагоприятной погодой, и чтобы морские силы, охранявшие работающие тральщики, имели там достаточную свободу действий. Учитывалось, что работы тральщиков по всей вероятности находились под наблюдением английских подводных лодок, для которых охраняющие крейсера, стесненные в своем маневрировании, являлись бы великолепным объектом для атаки. На этом основании позади пояса минных заграждений, примерно против его середины, старались создать более широкое очищенное от мин маневренное пространство, занимавшее центральное положение относительно всех выходных фарватеров. Однако [426] абсолютной безопасности на этих фарватерах все же не существовало, поэтому лодки всегда сопровождались конвоирами (тральщиками), которые и должны были устранять попадавшиеся еще мины.

В июле 1917 г. англичане еще более расширили пределы объявленного ими загражденного района, который распространялся на севере до широты Ханстхольма (северо-западный берег Ютландии), на западе — до меридиана 4° Ost и на юге — до параллели 53° N. Таким образом, длина безопасных проходов, которые должны были прокладываться силами Флота Открытого моря, в самых узких местах возросла до 20–25 миль.

Несмотря на продолжавшуюся несколько месяцев работу всех тральщиков, до конца июня 1916 г. не удалось пробиться к прежним границам опасного района. Связанная с этим необходимость в каждом случае высылать конвой (для проводки подводных лодок за тралами через загражденный район до границ безопасных вод), естественно, являлась причиной, по которой нарушался нормальный ход повседневных тральных работ.

В крайних случаях можно было привлекать для траления флотилии миноносцев, но они являлись, в конце концов, не менее ценными кораблями, чем те, кого они предохраняли от мин; к тому же новейшие миноносцы имели слишком большую осадку, не позволявшую им самим безопасно проходить через заграждения. Вступлением в строй вновь построенных тральщиков не покрывались понесенные за последние месяцы потери, и все еще не удавалось довести количество тральщиков до штатного состава, предусмотренного командованием флота. Мы нуждались в протраливании фарватеров не для одних лишь подводных лодок, но и для поддержания сообщения между Роттердамом и Эльбой или Эмсом. Так, в середине июля в Роттердаме стояли 15–20 пароходов, ожидавших извещения о том, что они могут безопасно совершить переход. Флот должен был гарантировать им возможность плавания по прибрежному фарватеру и, встретив их сторожевыми кораблями, благополучно провести к месту назначения. [427]

Несмотря на все трудности, удавалось все же добиться того, что не происходило задержек в проводке подводных лодок. В общем, можно насчитать лишь очень немного дней, когда мы в целях безопасности отказывались от непосредственного выхода в Северное море и избирали обходной путь через Кильский канал и Каттегат. Незначительная потеря времени не имела значения по сравнению с достигавшейся при этом безопасностью, а так как лодки могли пополнить в Киле запасы горючего, то едва ли существенно укорачивался при этом и срок их пребывания в районе операций. В конце концов англичане не остались в неведении относительно того, что наши подводные лодки пользовались этим выходным путем через Каттегат. Произошло это несколько позже, когда в Киле была создана флотилия подводных крейсеров, по большей части пользовавшихся путем через Каттегат и для выхода и для возвращения. Это заставило флот распространить сферу применения траления и на Каттегат и принять ряд контрмер после того, как англичане понаставили мин в районе от Скагена вплоть до шведского берега.

Какой огромный размах приняли английские минные постановки, видно из того, что англичане приступили к постановке мин во всем районе моря от Шетландских островов до Норвегии. Как нам стало впоследствии известно, в этом деле участвовали преимущественно американские корабли и американские мины. Если бы действительно удалось в достаточной мере густо заградить минами этот район, то перед нашим флотом предстала бы в высшей степени трудная задача по прокладыванию там необходимых проходов. Однако большие

глубины позволяли уклоняться от поставленных в этом районе мин путем форсирования заграждения при погружении лодки на достаточную глубину. Насколько удалось выяснить, ни одна из наших лодок не погибла на поставленных там минах. Лодки после выхода в море и перед возвращением в базу показывали свое место, благодаря чему командование флота и начальник подводных лодок получали уверенность в том, что первоначальные трудности преодолены и лодка вошла в пределы назначенного [428] ей для операций района или же, выполнив задачу, находится на пути в базу. Таким способом можно было с большой точностью установить, в течение какого примерно отрезка времени должны были произойти несчастья с лодками, которые считались погибшими. Флот считал своей важнейшей обязанностью предоставить все свои силы для обеспечения надежной проводки, чтобы отвратить опасности, угрожавшие подводным лодкам при их выходе и возвращении. С них довольно было и тех опасностей, с которыми им приходилось бороться в районе своих операций. Таково было воззрение, господствовавшее на соединениях тральщиков, которые несли все новые и новые потери и прилагали тем не менее все усилия к тому, чтобы принять на себя главную долю опасностей, угрожавших подводным лодкам.

В августе кайзер дал знать о своем предстоящем посещении флота. Незадолго до его прибытия, 2 августа, среди команд отдельных кораблей IV эскадры («Принц-регент Луитпольд» и «Фридрих дер Гроссе») появились признаки неповиновения, принявшие характер мятежа; однако принятыми мерами волнения, считавшиеся сравнительно маловажными, могли быть подавлены в самом зародыше, прежде чем они могли бы оказать вредное действие на боеспособность кораблей. Расследование событий показало, что за этими «сравнительно маловажными» вспышками скрывалось весьма серьезное движение, поставившее себе целью добиться полного развала флота, как только политические заправилы сочтут момент подходящим. Судебным следствием было установлено наличие связи между членами независимой социал-демократической партии и вожаками движения во флоте. Зачинщики стремились добиться согласия большинства матросов на внесение их в списки, которые должны были на предстоявшем социалистическом конгрессе в Стокгольме послужить доказательством того, что матросы также не хотят продолжать войну и готовы принять участие в политическом движении. Имелось в виду добиться окончания войны путем ниспровержения государственного строя, существовавшего [429] во всех участвовавших в войне странах. Заговорщики искусно

воспользовались недовольством, существовавшим на борту единичных кораблей, и мнимыми непорядками, в частности — в вопросах питания. Они не остановились даже перед угрозами применить насильственные меры по отношению к своим товарищам. Удалось раскрыть нити всего заговора, и зачинщики волнений подверглись заслуженному наказанию. В отдельных случаях военный суд высказывался за применение смертной казни, которой и подверглись наиболее виновные лица. Большинство участников плохо представляло себе последствия их согласия вступить в организацию, или, во всяком случае, от них старались скрыть эти последствия. По отношению к общему количеству матросов во флоте лишь небольшая их доля позволила вовлечь себя в это движение.

Нельзя было не признать большой опасности, которая была заложена в этих происках. К сожалению, обстановка на больших кораблях представляла особенно благоприятную почву для подобных выступлений, так как матросы долгое время находились в тесном контакте с тылом, и их нельзя было предохранить от упадочного влияния господствовавших в тылу настроений. Личный состав из года в год нес на больших кораблях все ту же службу, не имея возможности освежиться, т. е. проявить себя в бою с неприятелем, а с другой стороны он ежедневно питался духовной пищей из подсунутых газет и листовок, в которых твердилось об утомлении войной и осуждалась наша стратегия. К сожалению, на моральное состояние таких людей не трудно было повлиять до такой степени, чтобы довести их до забвения долга.

17 августа, за день до приезда кайзера, в Вильгельмсгафен прибыл статс-секретарь по морским делам. Я самым настоятельным образом убеждал его в том, что первейшей обязанностью правительства является стремление оградить флот от влияния этой организации, так как иначе усилия командования предохранить людей от этого гибельного влияния не будут иметь успеха. Адмирал фон Капелле сильно сомневался в том, [430] возможно ли, при господствующем в рейхстаге настроении, привлечь к ответственности вождей партии за их политические стремления, высказываемые с крайней осторожностью, поскольку они являлись революционными. Вместе с тем адмирал признал серьезность положения и обещал добиваться у правительства принятия охранительных мер. В этом же духе он докладывал на следующий день кайзеру после того, как я представил императору отчет о происшедших во флоте событиях. К сожалению, при состоявшихся вскоре прениях в рейхстаге правительство не смогло найти в себе нужной

решимости, чтобы склонить на свою сторону мнение большинства народных представителей.

Флоту пришлось обходиться собственными силами в деле защиты духа и настроения команд от проникавших в их среду разрушающих влияний. Наилучшим отвлекающим средством во всяком случае являлась боевая деятельность, и перед ее необходимостью команды еще никогда не отступали. Мужество и готовность их к бою жили еще в прежней самобытной форме. Эти свойства были слишком глубоко заложены в характере германского народа и не могли исчезнуть при первом натиске извне.

Продолжительное влияние неприятельской пропаганды, использованное независимой социалистической партией для достижения ее особых целей, конечно, могло быть только ослаблено, но не устранено совершенно, и впоследствии оно проявило свое губительное действие. Весьма распространенное мнение, согласно которому справедливым поводом к недовольству матросов могло являться привилегированное положение офицеров, в действительности совершенно необоснованно. Именно к офицерам предъявляются на службе, на борту корабля, по меньшей мере одинаковые, а по большей части и значительно более серьезные требования, чем к большей части остального личного состава. На вахте и в любой иной отрасли корабельной службы с каждой группой команды принимают участие в соответствующем количестве и офицеры, которые не пользуются при этом [431] никакими послаблениями сравнительно с командой; наоборот, они в большинстве случаев в значительно большей мере подвергаются невзгодам погоды, а в отношении бдительности на походе в море к ним предъявляются более высокие требования. Офицеры в полном составе принимают участие даже в неприятной работе по погрузке угля и совершенно уподобляются при этом команде и в отношении ношения рабочего платья и в смысле неизбежного загрязнения. Это установившееся еще в практике мирного времени стремление добиваться наибольшей скорости погрузки угля и подавно удержалось во время войны, когда утомительная работа по наполнению угольных ям должна была производиться значительно чаще.

Глава XVI
Захват балтийских островов и занятие Гельсингфорса

Желанный случай прервать однообразие, которым характеризовались военные действия в Северном море, представился флоту в сентябре 1917 г., после занятия Риги, когда верховное командование потребовало содействия флота при операции по захвату Балтийских островов (схема 32). Морским силам было дано задание перевезти и высадить на остров Эзель десантный корпус, состоявший из одной усиленной пехотной дивизии; войсками этими командовал командир 23-го резервного корпуса.

Путем быстрого проникновения в Рижский залив части флота должны были прикрыть с моря правый фланг десантного корпуса и всеми наличными силами поддержать атаку на Орисарское предмостное укрепление (на острове Эзель) для последующего перехода войск на остров Моон. Бухты острова Эзель, расположенные в пределах Рижского залива, невозможно было использовать для высадки, пока Ирбенский пролив находился под обстрелом тяжелых орудий, установленных на Цереле; поэтому местом высадки десантного корпуса была [432] избрана бухта Тагалахта. Из имеющихся на севере и на западе Эзеля бухт это единственная бухта, которая может вместить большую флотилию транспортов и дать им прикрытие от преобладающих осенью западных ветров.

По примеру произведенной весной 1915 г. высадки англо-французского десанта на полуострове Галлиполи, попытка перенести с помощью флота сухопутную войну через море должна была осуществляться с величайшей осторожностью и с привлечением крупных сил, когда возможность неудачи казалась исключенной. Требовалось изготовить к плаванию транспортный флот для перевозки 23 000 человек, 5 000 лошадей и большого снаряжения.

Морским силам надлежало очистить необходимые пути от мин, чтобы не погиб ни один транспортный пароход с войсками, а предварительно — произвести авиаразведку неприятельского расположения на острове для выяснения наиболее благоприятных условий для высадки, которая должна была быть осуществлена внезапно. Русские знали, конечно, о грозившей им опасности и пытались ее предотвратить путем постройки батарей у обоих входов в бухту Тагалахта, на мысах Хундва и Ниннаст. На

полуострове Сворбэ, который выдается на юге Эзеля и прикрывает вход в Рижский залив, уже с давних пор были сооружены батареи с крупными орудиями. Морские силы, выделенные для этой операции, находились под командованием вице-адмирала Шмидта, командующего I эскадрой. При нем состоял особый штаб, сформированный из офицеров штаба флота и Адмирал-штаба. Начальником штаба был назначен капитан I ранга фон Леветцов, флагманским кораблем был линейный крейсер «Мольтке».

Под командованием адмирала Шмидта находились:

III эскадра (вице-адмирал Бенке) в составе линейных кораблей «Кениг», «Байерн», «Гроссер Курфюрст», «Кронпринц» и «Маркграф». [433]

IV эскадра (вице-адмирал Сушон) в составе линейных кораблей «Фридрих дер Гроссе», «Кениг Альберт», «Кайзерин», «Принц-регент Луитпольд» и «Кайзер».

II разведывательная группа (контр-адмирал фон Рейтер) в составе легких крейсеров «Кенигсберг», «Карлсруэ», «Нюрнберг», «Франкфурт» и «Данциг».

Легкие крейсера морских сил Балтийского моря «Кольберг», «Страсбург» и «Аугсбург» (вице-адмирал Гопман).

Из миноносцев были выделены (под командованием коммодора Генриха, находившегося на легком крейсере «Эмден») II флотилия в составе десяти миноносцев, VI флотилия в составе одной полуфлотилии, VIII в составе одиннадцати миноносцев, затем 7-я и 13-я полуфлотилии миноносцев, IX флотилия в составе одиннадцати миноносцев, шесть подводных лодок Курляндской флотилии, 2-я флотилия тральщиков, четыре дивизиона траления мин и одна полуфлотилия катерных тральщиков, насчитывавшие свыше шестидесяти моторных катеров. Сюда надо еще добавить флотилию капитана 2 ранга Розенберга, в распоряжении которого находилось более семидесяти двух судов (рыболовные пароходы и другие). Для перевозки войск было реквизировано девятнадцать пароходов с общей вместимостью 153 664 тонны.

Решение о выполнении операции было принято 12 сентября. 9 октября войска были посажены на транспорты, а 11 октября транспортный флот под охраной линейных кораблей и легких крейсеров вышел в море. Из-за неблагоприятной погоды, удерживавшейся в конце сентября и начале октября, подготовительные тральные работы затянулись, между тем командование с нетерпением ожидало начала общей операции.

Эта отсрочка пошла на пользу транспортному флоту, дав ему случай напрактиковаться в производстве посадки и высадки

войск, что впоследствии сильно способствовало удачному ходу десантной операции. Количество пароходов было недостаточным для перевозки десантного корпуса со всем снаряжением [434] одним рейсом; поэтому пришлось образовать два эшелона. Это обстоятельство также говорило за то, что операцию следовало начинать после окончания протраливания прохода через Ирбенский пролив с тем, чтобы направить второй эшелон в Аренсбург и избежать опасности со стороны подводных лодок.

Сложные подготовительные работы по установлению правил посадки войск на транспорты, а также по выработке планов действий на суше и связанных с ними действий флота были проведены в полном согласии между сухопутным и морским командованием. Благодаря этому операция по захвату островов Эзель, Моон и Даго протекала в соответствии с намеченным планом и привела к полному успеху.

10 октября вся погрузка была закончена. Транспорты стояли в готовности к выходу в военной гавани Либавы. «Мольтке», III и IV эскадры стояли в Данцигской бухте, под прикрытием полуострова Хела, легкие крейсера и миноносцы находились в Либаве.

Линейные корабли должны были перед высадкой десанта уничтожить батареи у входа в бухту Тагалахта, а также форсировать укрепленный пролив Соэлозунд (между островами Даго и Эзель), который вел на Кассарский плес[132]. Овладение Кассарским плесом, который по своим глубинам был доступен только для миноносцев, было необходимо, чтобы обеспечить путь к Моону с N и воспрепятствовать отходу русских морских сил из Рижского залива на север.

Обстрел батарей Тагалахты произвели III эскадра и «Мольтке»; IV эскадре было поручено уничтожение батарей на Сворбэ. После уничтожения батарей на севере надлежало как можно быстрее высадить в Тагалахте авангард, чтобы [435] овладеть побережьем и обеспечить таким образом высадку главных сил с транспортной флотилии.

Морские силы с транспортным флотом вышли в море утром 11 октября. Ночной переход через район минного поля не сопровождался никакими происшествиями. Плавучие маяки, расставленные флотилией Розенберга, обозначали путь, который, как это было установлено высланными вперед тральщиками, был безопасен от мин. Лишь однажды, около полуночи, когда головная эскадра вплотную нагнала тральщики и вынуждена была уменьшить ход, произошла задержка, которая грозила сорвать своевременную высадку авангарда и тем самым поставить под вопрос достижение внезапности, что являлось основным принципом операции. Адмирал Шмидт не счел возможным

ставить под сомнение успех всей операции и предпочел пойти на риск, совершив остальной путь по необследованному фарватеру; тральщикам было приказано убрать тралы и отойти в сторону. Случаю было угодно, чтобы этот маневр увенчался полным успехом, и флоту удалось благополучно занять места, назначенные для бомбардировки. Корабли прошли через проход в минном заграждении, которое было поставлено прямо перед входом в бухту Тагалахта; о существовании его стало известно лишь несколько позже. Занимая места, назначенные им для обстрела батарей Соэлозунда, «Байерн» и «Гроссер Курфюрст» наскочили на мины, что не помешало им, однако, выполнить задание.

Высадка смогла начаться в 5 ч. 30 мин. Она произошла совершенно внезапно и встретила лишь незначительное сопротивление, которое было быстро сломлено огнем с миноносцев, поддержанных на суше войсками. Высадка авангарда, находившегося на кораблях III эскадры, была осуществлена с помощью их моторных катеров и трех небольших пароходов, впереди которых шел со своими миноносцами командующий II флотилией. Батареи на мысах Хундва и Ниннаст были быстро приведены к молчанию, и в 8 ч. они были уже в руках наших войск. Батарея Тоффри на южной оконечности Даго была подавлена огнем с «Байерна» и «Эмдена». Уже в 6 ч. [438]

45 мин. оказалось возможным отдать транспортам приказ войти в бухту, а в 10 ч. высадка была в полном разгаре. У входа пароход «Корсика» наткнулся на мину. Его посадили на прибрежную отмель, а находившаяся на нем воинская часть была принята миноносцами и высажена на берег. Этот именно случай и дал понять, что главной части флота удалось невредимой пройти через минное заграждение.

В дальнейшем задача флота заключалась в скорейшем проникновении на Кассарский плес и в прорыве в Рижский залив. Уже в день высадки десанта капитан 2 ранга Розенберг прошел со своей флотилией через Соэлозунд, установив таким образом, что этот пролив доступен для миноносцев. После этого миноносцы II флотилии и 12-й и 13-й полуфлотилий, при поддержке и под прикрытием огня с кораблей «Кайзер» и «Эмден», стоявших перед Соэлозундом, заставили неприятеля отойти в Моонзунд. При этом 14 октября был захвачен истребитель миноносцев «Гром» и была уничтожена одна канонерская лодка[133]. В этом бою мы сами не понесли никаких потерь, но на минах три миноносца получили повреждения и один миноносец погиб. В этих плохо промеренных водах миноносцы часто касались грунта, повреждая при этом лопасти винтов.

Связь с предмостным укреплением у Ориссара, установленная миноносцами флотилии Розенберга, поддерживалась вплоть до перехода войск (на Моон. — Прим. ред.). Флотилия водным путем доставила саперам хлеб и боеприпасы, а позднее взяла на себя их переброску на Моон.

Огонь крупнокалиберной артиллерии находившегося на юге русского линейного корабля «Слава» препятствовал проникновению легких сил с Кассарского плеса в Моонзунд, поэтому-то Моонзунд и должен был быть взят с юга, для чего необходимо [439] было добиться падения церельских укреплений. Днем 14 октября выполнение этой задачи было поручено командующему IV эскадрой с линейными кораблями «Фридрих дер Гроссе», «Кениг Альберт» и «Кайзерин». Русские батареи открыли по ним огонь, на который наши корабли отвечали до наступления темноты. На следующее утро русские очистили позицию, разрушив батареи. Тем временем десантный корпус продолжал наступление по направлениям на Сворбэ и на Ориссар. Скорейшее продвижение наших кораблей в Рижский залив становилось необходимым, чтобы задержать русских на острове Эзель и воспрепятствовать их переходу на Моон. Тральные работы, которые велись в Ирбенском проливе под командой вице-адмирала Гопмана, вплоть до 13 октября сопровождались успехом, несмотря на то, что они производились еще под огнем церельской батареи, причем заграждение шло за заграждением. Но после того, как возникло опасение, что русские преждевременно отойдут на Моон, а оттуда — далее на материк, пришлось форсировать путь к Аренсбургу. Командующий III эскадрой вице-адмирал Бенке получил задание прикрывать при этом легкие силы адмирала Гопмана. Благодаря энергии обоих флагманов приказание было выполнено с быстротой, которая превзошла все ожидания. Когда утром 16-го пал Сворбэ, морские силы находились уже перед Аренсбургом, а в тот же день к вечеру они подошли к южному входу в Моонзунд. Таким образом, остров Эзель был окружен нашими кораблями, и неприятелю, оттесненному нашими войсками в юго-восточную часть острова, был отрезан путь к отступлению морем.

Утром 17 октября морские силы достигли Моонзунда; находившиеся там батареи были разрушены, а русские корабли отброшены к северу, причем русский линейный корабль «Слава» был уничтожен. Этот успех, достигнутый в тяжелых навигационных условиях в районе, густо усеянном минами, заслуживает высшей оценки. Командующий III эскадрой особенно хвалил действия соединений тральщиков, образцово работавших под сильным огнем. [440]

В то время как командующий III эскадрой форсировал таким образом Моонзунд с востока, адмирал Гопман с «Кольбергом» и «Страсбургом» проник с запада в Малый Зунд и находился в готовности оказать поддержку войскам при их переправе. В ночь с 17 на 18 октября наши войска перешли на Моон, а корабли окружили и этот остров с Ost, S и NW. Неприятель уже не мог больше отступить на материк. Операции протекали столь успешно, что решено было захватить также и остров Даго, чего первоначально в виду не имелось. Флотилия Розенберга высадила на южной оконечности Даго 300 человек и заняла там тет-де-пон (предмостное укрепление) для обеспечения последующей высадки полка пехоты: они продержались там против превосходных сил до прибытия этого полка. Для захвата Даго было высажено 3700 человек, 500 лошадей, 140 повозок и одна полевая батарея с припасами, а десантный отряд, высаженный с миноносцев, был возвращен на флотилию.

Необходимой предварительной работой являлась очистка бухты Тагалахта от мин. После того, как это было выполнено, флоту предстояла еще задача отрезать русским путь отступления из Моонзунда на север. До тех пор это задание выполнялось подводными лодками; они получили приказание одновременно с прорывом III эскадры в Рижский залив сосредоточиться перед Моонзундом, чтобы атаковать отступающие русские корабли. При этом торпеда с UC-58 попала в броненосный крейсер «Богатырь» (бронепалубный крейсер — Прим, ред.), а UC-60 уничтожила транспортное судно[134]. Только 18 октября явилась возможность отозвать с Кассарского плеса миноносцы, которые были необходимы для охраны возвращающихся [441] больших кораблей, и тогда же освободилось необходимое количество тральщиков.

17 октября IV эскадра со II разведывательной группой, II флотилией миноносцев и необходимыми соединениями тральщиков должна была направиться к северному выходу из Моонзунда. Однако погода препятствовала тралению, поэтому предпринять поход через минные поля, расположенные к N от Даго, было невозможно. После того, как с пяти кораблей одновременно сообщили, что неприятель уходит на север, можно было считать, что весь Моонзунд был очищен от неприятеля, и поход был отменен. Размеры успеха, которого можно было добиться в результате дальнейшего преследования, вовсе не соответствовали риску повреждения больших кораблей на минах.

На этом операции флота были закончены. Захват островов, осуществленный в результате совместных действий крупных войсковых и морских соединений, явился примером столь же

своеобразной, сколь и удачной боевой операции, исходом которой особенно гордился флот, так как ему представился случай оказать полноценную поддержку армии[135].

Факт посылки столь значительной части флота далеко на восток и его пребывания там в течение целой недели должен был со всей ясностью показать нам, намерен ли был английский флот помешать этой операции или же он воспользуется отсутствием кораблей для энергичного нападения в Северном море. В последнем случае нам пришлось бы с оставшимися в Северном море морскими силами отбивать атаку, которая могла быть предпринята англичанами с целью уничтожения опорного пункта для подводных лодок в Вильгельмсгафене или расположенных на побережье ангаров для цеппелинов. Если же английский флот попытался бы, со своей стороны, предпринять демонстрацию в Балтийском море и выделил для этого [442] крупные силы, то мы были бы поставлены перед дилеммой — либо прервать нашу операцию на востоке, либо выйти навстречу английскому флоту в западную часть Балтийского моря, но лишь со слабыми силами. Однако английский флот не выказал склонности предпринять ни ту, ни другую операцию и отвлечь нас от захвата островов.

Наш флот со своей стороны использовал создавшуюся благоприятную обстановку, чтобы предпринять с легкими морскими силами набег в северную часть Северного моря, чего, при данных условиях, неприятель менее всего мог ожидать. Для этого были высланы легкие крейсера «Бруммер» и «Бремзе» с заданием топить торговые суда на пути между Норвегией и Англией, если же там никто не будет встречен, то направиться далее вплоть до западных берегов Британских островов. Об этом набеге речь будет еще идти впереди.

Нашему флоту представился случай еще раз оказать поддержку наступлению армии на востоке, когда после Брест-Литовского мира финляндское правительство обратилось с настоятельной просьбой о помощи против русской Красной гвардии. Был сформирован особый отряд (под командой контр-адмирала Мейрера), состоявший из линейных кораблей «Вестфален» и «Рейнланд», к которым впоследствии был еще присоединен «Позен», нескольких легких крейсеров, миноискателей и тральщиков, а также минопрорывателей, ледоколов и сторожевых кораблей. Они должны были конвоировать до финляндских берегов транспортную флотилию из семнадцати пароходов, организовав предварительно промежуточную базу на Аландских островах. Главная трудность, которую предстояло преодолеть, заключалась в ледовых условиях.

28 февраля отряд вышел на N и 5 марта стал на якорь у Экере (на Аландских островах). Один ледокол погиб от взрыва мины.

Выяснилось, что подойти к финляндскому берегу со стороны Аландских островов в это время года было невозможно из-за льда, и пришлось направиться туда прямо с юга. [443]

3 апреля наши корабли показались перед Руссарэ — сильно укрепленным островом, расположенным перед входом в гавань Гангэ (на SW-ом берегу Финляндии). Русские не оказали сопротивления, так что надобность в обстреле укреплений отпала[136]. Высадка Балтийской дивизии могла быть предпринята без дальнейших затруднений. Отсюда дивизия выступила в поход на Гельсингфорс. Морским силам было приказано прорваться с моря на рейд Гельсингфорса, который ранее представлял собой сильно укрепленную опорную базу русского флота.

12 апреля корабли прибыли в Гельсингфорс и под прикрытием артиллерии высадили десант, в то время как в городе происходили ожесточенные уличные бои с Красной гвардией. Под угрозой бомбардировки города она прекратила сопротивление и капитулировала; в руки десантного отряда попало около 2000 пленных. Занятие города оказалось весьма своевременным, так как благодаря этому авангард Балтийской дивизии, проникший уже перед тем в город, вышел из очень тяжелого положения.

После того, как в город вступила вся Балтийская дивизия, задача флота свелась к обеспечению морского пути между Гельсингфорсом и Ревелем. В соответствии с заключенным договором все русские корабли были отведены в глубь Финского залива, в Кронштадт, поэтому дальнейшее пребывание здесь линейных кораблей становилось излишним, и для последующих операций Балтийской дивизии, связанных с освобождением Финляндии, казалось достаточным участия легких кораблей из состава морских сил Балтийского моря.

11 апреля линейный корабль «Рейнланд», который был оставлен в качестве станционера у Аландских островов, на [444] пути в Данциг за углем в тумане наскочил на подводные камни, и его положение сразу же было признано очень тяжелым. Однако удалось устранить сильную течь, снять корабль с камней и отвести его на Кильскую верфь. Здесь выяснилась необходимость столь крупных исправлений, что «Рейнланд» уже не смог участвовать в дальнейших операциях.

Помощь финнам, находившимся в критическом положении, могла быть оказана только с моря, но при этом следовало действовать безо всякого промедления, чтобы помощь не

оказалась запоздалой. Но это было бы возможным только в том случае, если бы удалось одолеть льды, которые в это время года обычно препятствовали еще всякого рода морским операциям[137].

Трудность заключалась еще в том, что линейные корабли должны были сами прокладывать себе путь во льдах, и предварительное траление мин не могло иметь места. Благодаря энергии Мейрера удалось победить все препятствия, созданные наличием льда и связанные с трудными навигационными условиями плавания в усеянных подводными камнями районах.

Глава XVII
Бои наших легких морских сил и операции флота у норвежских берегов

Для определения границ английских минных и сетевых заграждений, поставленных мористее линии Хорнс-риф — Тершелинг, были организованы походы, которые у нас принято было именовать «уколами» (Stichfahrten). Целью этих походов являлось, во-первых, точное выяснение расположения [445] заграждений и, во-вторых, отыскание путей, по которым можно было обойти точно известное заграждение. На основе картины, которая создавалась после выяснения расположения заграждений, в дальнейшем решался вопрос о том, какие из этих заграждений следовало уничтожить. Каждый отряд, предназначавшийся для походов, состоял из соединений тральщиков, снабженных минными тралами, соединений миноносцев с поставленными противолодочными тралами (буксируемые бомбы), с помощью которых обнаруживались сети, минопрорывателей и легких крейсеров с самолетами для охраны. Для поддержки подобных отрядов высылались тяжелые корабли, избиравшие пути, которые были уже признаны безопасными от мин.

Один из подобных походов был назначен на 17 ноября. 6-я полуфлотилия тральщиков, 2-я и 6-я вспомогательные полуфлотилии тральщиков, 12-я и 14-я полуфлотилии миноносцев, 4-я группа минопрорывателей и крейсера II разведывательной группы под общим командованием контр-адмирала фон Рейтера должны были произвести обследование фарватера, проложенного по направлению на NtW от точки, которая находилась примерно на середине линии Хорнс-риф — Тершелинг. Для поддержки назначалась пара линейных кораблей по выбору командующего IV эскадрой, которая несла передовую сторожевую службу. Командующий эскадрой вице-адмирал Сушон выделил для этой цели линейные корабли «Кайзерин» и «Кайзер» со старшим командиром на «Кайзерин».

Контр-адмирал фон Рейтер приказал своему отряду собраться в назначенном исходном пункте к 7 часам. Командир «Кайзерин» донес, что он будет находиться в 7 ч. в районе к W от Гельголанда. Воздушные корабли подняться для разведки не могли, а гидропланы из-за мглистой погоды не могли быть своевременно приняты на борт крейсеров. Из береговых авиастанций в ближайший момент могла выслать самолеты в разведку лишь станция Боркум. К 8 ч. весь отряд, за исключением

2-й и 6-й вспомогательных флотилий тральщиков, сосредоточился в исходном пункте. [446]

Так как эти полуфлотилии должны были находиться на расстоянии не более нескольких тысяч метров, то командующий II разведывательной группой решил пойти за ними на своем флагманском корабле «Кенигсберг». Едва он отошел от своего отряда, как тот подвергся обстрелу от NW из орудий крупного и среднего калибров. Видимость на западе была очень мала. В первое время было очень трудно различить типы кораблей. На востоке было яснее, поэтому наши корабли, вероятно, были хорошо видны. Ветер был WNW, силой 2–3 балла, в море была небольшая волна. Командующий II разведывательной группой тотчас повернул с «Кенигсбергом» обратно и полным ходом направился к своему отряду.

II разведывательная группа, управляемая старшим командиром (на «Нюрнберге»), еще до подхода «Кенигсберга» направилась курсом NW навстречу неприятелю, чтобы прикрыть соединения тральщиков. Миноносцы уклонились на W и на NW и пустили дымовую завесу между неприятелем и соединениями тральщиков. V-45, использовав свое благоприятное положение, атаковал неприятельскую колонну с расстояния 22–32 кабельтовых. Тральщики, убрав тралы, под прикрытием дымовой завесы стали уходить на Ost.

После того, как необходимое прикрытие было таким образом обеспечено, крейсера и миноносцы под сильным неприятельским огнем, который поддерживался на расстоянии 70 кабельтовых, легли на курс SO, развивая дым и пуская дымовую завесу, благодаря чему стена, стоявшая между неприятелем и соединениями тральщиков, еще больше уплотнилась. Цель, которую имел в виду командующий, была достигнута. Неприятельские корабли, за исключением нескольких миноносцев, оставили в покое уходившие на Ost соединения тральщиков и последовали за более ценными крейсерами. Из-за дыма и дымовой завесы, пущенной крейсерами, неприятель вынужден был держать на южный, т. е. наветренный, фланг наших крейсеров, чтобы иметь возможность управлять огнем своей артиллерии. Благодаря этому неприятельские крейсера (типа «Конкорд»), [447] скорость хода которых, по результату надежных измерений и пеленгования, составляла 33 узла, еще больше удалились от соединений тральщиков[138]. Видимость за кормой у наших крейсеров, естественно, была очень ограничена. Неприятельские тяжелые крейсера не выходили за пределы наветренного края дымовой завесы, стремясь оставаться в пределах пройденной нами полосы, чтобы избежать опасности

попасть на мины. Они показывались лишь на короткие мгновения, и невозможно было хоть сколько-нибудь верно определить их состав и силу. Было ясно, что в стороне от неприятельских тяжелых кораблей держались легкие корабли. Все они принимали участие в артиллерийском бою. Наши крейсера хорошо накрывались залпами из орудий среднего и крупного калибров. Они искусно уклонялись от попаданий неприятельских снарядов зигзагообразным маневрированием без ущерба для собственной артиллерийской стрельбы. Наши корабли отвечали сильным огнем и добились хороших результатов.

В 9 ч. 45 мин. на двух неприятельских линейных крейсерах произошли взрывы, вызванные попаданиями наших снарядов. Это заставило одного из них отвернуть[139]. Почти [448] одновременно один неприятельский истребитель миноносцев вынужден был прекратить бой в результате попаданий с нашего легкого крейсера «Пиллау». Командующий II разведывательной группой приказал развить самый полный ход, надеясь оторвать от неприятельских линейных крейсеров легкие крейсера, на которые и представилась бы возможность произвести атаку, но эта надежда не осуществилась, так как линейные крейсера не отставали[140].

Тем временем тральщики вспомогательной флотилии продолжали уходить на OSO. В 8 ч. 50 мин. они выдержали бой с северной группой неприятельских эскадренных миноносцев; бой велся на расстоянии 49 кабельтовых. После того, как были замечены попадания в три эскадренных миноносца, противник отвернул. Наши тральщики «А» еще раз попали под обстрел (продолжавшийся с 9 ч. 5 мин. до 9 ч. 30 мин.), по-видимому, лидера миноносцев. После этого их больше никто не тревожил и они смогли возвратиться в базу. С различных тральщиков «А» было замечено, что один английский эскадренный миноносец остался на месте и долгое время около него находился другой миноносец. Позднее это наблюдение было подтверждено донесением с самолета, согласно которому один истребитель шел на буксире у другого. [449]

6-я полуфлотилия тральщиков направилась полным ходом на Ost. Ей также пришлось выдержать бой с северной группой истребителей миноносцев на расстоянии 38–40 кабельтовых; во время атаки, произведенной тремя неприятельскими эскадренными миноносцами, это расстояние сократилось даже до 5½ кабельтова. Английские эскадренные миноносцы не добились ни одного попадания, наши же тральщики заявляли притязания на одно несомненное попадание. В 9 ч. 40 мин. неприятельские эскадренные миноносцы повернули обратно. 6-я вспомогательная

полуфлотилия тральщиков продолжала после этого свой путь в базу, не встретив больше помехи со стороны противника. Непонятно, почему неприятельские эскадренные миноносцы не сумели найти лучшего применения своей превосходящей по силе артиллерии и большой скорости хода и не уничтожили наши слабые тральщики[141].

Крейсера вели бой на курсе SO, находясь в свободном строю пеленга. В 9 ч. 50 мин. они нагнали рыболовные пароходы 2-й и 6-й полуфлотилии тральщиков, которые в начале боя полным ходом пошли на SO. Ближайшие к ним крейсера «Нюрнберг» и «Пиллау» пустили для их прикрытия дымовую завесу, и то же самое сделала для защиты тральщиков 14-я полуфлотилия миноносцев. Неприятельские эскадренные миноносцы, подошедшие уже на близкое расстояние, уклонились от облака дымовой завесы, что позволило тральщикам уйти в OSO-м направлении без помехи со стороны противника. Возможно, что неприятель заподозрил наличие в дымовой завесе отравляющих газов.

В 9 ч. 50 мин. неприятельские эскадренные миноносцы приблизились ко II разведывательной группе для атаки торпедами. Судя по пеленгам и по расстоянию, можно было заранее [450] предвидеть, что атака будет безрезультатна. Неприятель не добился ни одного попадания. Одновременно адмирал фон Рейтер приказал перейти в атаку собственным миноносцам. Миноносцы бросились в разгаре боя в атаку в том же разрозненном строю, в каком они перед тем находились. Скорость, с которой двигались сражавшиеся крейсера, не позволила миноносцам соединиться, чтобы произвести атаку в сомкнутом строю. Всего было выпущено шесть торпед; достоверности попаданий установлено не было. Все же неприятельские крейсера на некоторое время резко отвернули и облегчили этим положение наших крейсеров. Торпеды были выпущены также «Кенигсбергом» и «Франкфуртом», но без видимого успеха.

В 10 ч. 30 мин показались наши линейные корабли «Кайзерин» и «Кайзер». Адмирал фон Рейтер намеревался лечь на курс Ost, чтобы доставить неприятеля между собственными крейсерами и линейными кораблями и вместе с тем навести его впоследствии на английские и германские минные заграждения. Обратный путь на N и NW был бы тогда возможен лишь через минные заграждения, и если бы неприятель отдал предпочтение этим направлениям перед отходом на W, то, весьма вероятно, понес бы потери на минах. На линейных кораблях из-за густого дыма и дымовой завесы не вполне разбирались в обстановке, и

сигналы, сделанные с «Кенигсберга», были приняты неверно, поэтому корабли держали на двигающуюся от NW группу сражающихся кораблей, в которых в первое время нельзя было отличить своих от неприятеля. Тогда на II разведывательной группе решено было присоединиться к нашим линейным кораблям, которые тем временем в 10 ч. 46 мин. открыли огонь по легким крейсерам типа «Конкорд». Линейный корабль «Кайзерин» быстро пристрелялся; наблюдалось попадание в головной крейсер[142], и это заставило неприятельские крейсера отвернуть. Когда адмирал фон Рейтер намеревался [451] повернуть и начать преследование на NW-м курсе, его флагманский крейсер «Кенигсберг», находившийся еще под неприятельским огнем, получил попадание 38-см снаряда, вызвавшее сильный пожар в угольной яме.

После этого попадания огонь прекратился точно по команде. Бой окончился. Неприятель полным ходом пошел на NW. В это время на поле сражения появились «Гинденбург» и «Мольтке», последовавшие за линейными кораблями «Кайзерин» и «Кайзер» по получении известия о начавшемся бое; их появление, вероятно, и заставило неприятеля прекратить бой[143]. Нашим боевым силам, предпринявшим погоню, не удалось сблизиться на дальность огня. VII флотилии миноносцев, посланной для производства ночной атаки, ничего не удалось найти. II флотилия миноносцев, производившая предыдущей ночью поиск в Хуфдене и возвращавшаяся теперь оттуда в Германскую бухту, из-за недостатка горючего ничего предпринять не могла.

Насколько можно было различить в дыму и на большом расстоянии, с неприятельской стороны в бою участвовали четыре линейных крейсера (два типа «Лайон» и два типа «Корейджес») и шесть-восемь легких крейсеров типа «Конкорд», «Кэролайн» и «Аретьюза», а также шестнадцать-восемнадцать эскадренных миноносцев. Позади этого соединения крейсеров, мористее линии Хорнс-риф — Тершелинг, по наблюдениям с самолетов, подтвержденным другими источниками, находились и иные боевые силы, состоявшие по меньшей мере из одной эскадры линейных кораблей. Эти корабли не осмелились, однако, проникнуть в пределы пояса минных заграждений в то время, как неприятельские крейсера держались в пределах полосы, пройденной перед тем нашими кораблями, и этим обеспечивали себе некоторую безопасность от мин. [452]

С наших кораблей наблюдалось 5 попаданий в неприятельские линейные крейсера, 6 — в легкие крейсера и 7 — в эскадренные миноносцы. Наши крейсера получили два попадания крупных снарядов, из них одного 38-см, и три

попадания 15-см снарядов[144]. Замечательно, что попавший в «Кенигсберг» 38-см снаряд причинил лишь незначительные повреждения. Снаряд пробил все три дымовые трубы крейсера и через верхнюю палубу проник в угольную яму, выдавил ее внутреннюю переборку, взорвался там и произвел пожар. Осколки снаряда были найдены, и по ним был установлен его калибр. Это попадание позволило нам установить, что у англичан вошли в строй крейсера нового типа, вооруженные 38-см орудиями. Эти корабли имели необыкновенную скорость хода. Насколько можно было выяснить по не вполне надежным наблюдениям с наших крейсеров, они имели всего по две башни, одну на носу и одну на корме. То обстоятельство, что один из этих крейсеров вынужден был отвернуть после попадания снаряда с нашего легкого крейсера[145], позволяет заключить, что у него было слабое бронирование; это легко объясняется, если учесть упоминавшуюся выше большую скорость хода[146].

Потери на нашей стороне составляли: 21 убитый, 10 тяжело и 30 легкораненных. Единственный корабль, который стал жертвой неприятеля, это дозорный пароход «Кединген», указывавший своим местом стоянки исходный пункт «укола». На это маленькое судно англичане направили огонь своих 38-см [453] орудий, вынудивший команду покинуть борт парохода; она была подобрана англичанами и взята в плен.

Наши легкие крейсера полностью осуществили свою задачу, приняв на себя удар и обеспечив таким образом прикрытие соединениям тральщиков. К сожалению, при данном соотношении сил они не могли достигнуть большего успеха, особенно по той причине, что поддержка в виде двух линейных кораблей пришла достаточно поздно. Это побудило нас в будущем, при выполнении подобного же рода операций, высылать более мощную поддержку и выдвигать ее вперед настолько, насколько это позволяла густота минных заграждений. Тем самым значительно повысились требования, предъявлявшиеся к линейным кораблям со стороны наших передовых сторожевых сил. Район работ тральщиков простирался на севере на расстояние до 180 миль и на западе на расстояние до 140 миль от Яде. Вести работы в таких выдвинутых районах без сильного боевого прикрытия было невозможно.

Из состава прикрытия половина боевых сил, как правило, держалась непосредственно за соединениями тральщиков, а другая половина позади, милях в 50. В тех случаях, когда обеспечивалась достаточная воздушная разведка, из предназначенного для охраны передовых сторожевых сил прикрытия выделялась половина; но как только воздушная

разведка становилась ограниченной, высылался весь состав прикрытия. Чтобы сократить обратный путь для прикрывающих боевых кораблей, возвращавшихся из района работ на севере, и чтобы им не приходилось ночью входить в Яде или крейсировать в море, — поблизости от банки Амрум была оборудована якорная стоянка, надежно защищенная противолодочными сетями; пользоваться ею стало возможно лишь летом 1918 г.

В то время как флот был привлечен к осуществлению операции по захвату Балтийских островов, легкие крейсера «Бруммер» и «Бремзе» получили задание произвести поиск на пути торговых судов из Лервика (на Шетландских островах) в [454] Берген и если там ничего не будет обнаружено, то распространить действия и на район Атлантики, у западных берегов Англии, исходя из имеющихся запасов топлива. Оба крейсера вступили в строй в декабре 1916 г. В свое время они были заказаны русским правительством на германских верфях как минные заградители и отличались большой быстроходностью. Их котлы могли отапливаться углем и нефтью. Артиллерийское вооружение состояло из 15-см орудий. Минное оборудование вплоть до приспособлений для сбрасывания мин было спроектировано с таким расчетом, чтобы оно не препятствовало использованию этих кораблей в качестве крейсеров. В то время как другие наши легкие крейсера, приспособленные для выполнения заградительных операций, могли принимать на палубу не более 120 мин, «Бруммер» и «Бремзе» в состоянии были принять тройное количество. Вступление этих крейсеров в строй явилось для флота важным событием. Обе разведывательные группы легких крейсеров (II и IV) состояли теперь из приблизительно равноценных быстроходных и современных кораблей (после того как было произведено также перевооружение других наших легких крейсеров, получивших, вместо слабого 10,5-см калибра, 15-см орудия).

Было известно, что допускалась система соединения нейтральных торговых пароходов в конвоируемые караваны, шедшие под прикрытием английских военных кораблей. Эти пароходы должны были поэтому рассматриваться как неприятельские, так как они открыто прибегали к английской защите и, естественно, действовали в пользу неприятеля. Расстройство этого торгового движения должно было повысить действие, которое оказывала на английскую экономику подводная война. Помимо лишения неприятеля ожидавшегося им подвоза, это расстройство вынудило бы его усилить охрану обслуживавшего его нейтрального судоходства и, таким образом, отвлечь часть сил от борьбы с подводными лодками. Следовало

также ожидать, что успех подобного нападения произведет устрашающее действие. [455]

После однодневной задержки, вызванной обнаружением на выходном фарватере мин, обоим крейсерам удалось на рассвете 17 октября 1917 г. выйти на середину линии Лервик — Берген. Вскоре они обнаружили конвой из десяти пароходов, охранявшихся двумя или тремя миноносцами. Эскадренный миноносец («Стронгбоу»), шедший во главе двойной кильватерной колонны, решительно бросился в атаку, как только опознал в наших крейсерах неприятеля, и после короткого артиллерийского боя был потоплен.

Когда на пароходах поняли создавшееся для них положение, машины были застопорены и для спасения экипажей были спущены шлюпки. Когда начался бой, второй английский эскадренный миноносец («Мэри Роуз») уклонился сперва на N, но минут через 20 вернулся, чтобы защитить вверенные его охране суда. Он атаковал наши крейсера, но после короткого артиллерийского боя также был потоплен[147]. Затем крейсера [456] потопили пароходы, проходя мимо них на близком расстоянии, что позволяло наводить орудия на ватерлинию. Поскольку двум пароходам, на которых была замечена грозившая опасность, своевременно удалось отойти, им можно было предоставить дальнейшие заботы о находившихся на шлюпках экипажах, так как нашим крейсерам надо было подумать о собственной безопасности. Продолжение крейсерства после этого происшествия не сулило особого успеха.

Можно было заранее предвидеть, что этот набег вызовет среди пострадавших взрыв глубокого возмущения, которое будет высказываться хотя бы уже для одного того, чтобы затушевать значение того прискорбного факта, что германские крейсера появились в северных водах, где должен бы безраздельно господствовать английский флот. Если в этой войне нейтральные страны до такой степени открыто старались помогать неприятелю, что даже отдавались под защиту его военных кораблей, то они должны были принимать на себя последствия подобного образа действий. Насколько они рассматривали себя попросту стоящими на стороне неприятеля, видно уже из того, что на некоторых из этих нейтральных пароходов были установлены на носу орудия, и они не стеснялись ими пользоваться[148].

Если Англия желала отстаивать свое право пользоваться беспрепятственным подвозом при содействии нейтральных стран в результате оказываемого на них давления, то никто не смел утверждать, что мы обязаны спокойно ждать, пока могучий

английский флот не свершит своего дела и не заставит наш народ умереть с голоду. Ответственность за противомеры, примененные нами в подобных вынужденных условиях, падает опять-таки на Англию, как на зачинщика подобного способа ведения войны. [457]

Действительность подобных набегов должна была найти себе подтверждение путем скорейшего повторения таких же нападений. Для этого была назначена II флотилия, состоявшая из наших самых больших и самых быстроходных миноносцев. В то время как одна полуфлотилия должна была произвести поиск у восточных берегов Англии, в так называемом «военном канале», по которому направлялось движение конвоя, другой полуфлотилии надлежало выдвинуться на линию Берген — Лервик. II флотилия, конвоируемая легким крейсером «Эмден», рано утром И декабря вышла в море, имея скорость хода 19 узлов. Погода была ясная, волнение незначительное. В 16 ч. у NO-й оконечности Доггер-банки полуфлотилии разделились, а «Эмден» остался ждать.

3-я полуфлотилия пошла на N, а 4-я направилась к английскому берегу, к пункту, расположенному в 25 милях к N от Нью-Касла. В 18 ч. было принято радио, извещавшее о том, что между 20 и 23 часами группа конвоирующих эскадренных миноносцев должна выйти из Ферт-оф-Форт на S. На основе этого сообщения начальник флотилии решил пройти вдоль «военного канала» с юга на север примерно до Лервика, чтобы встретить на этом пути конвой между 3 и 6 часами. По принятым в дальнейшем английским радиограммам было видно, что у Ферт-оф-Форт держалось восемь английских крейсеров, у Тайна было несколько эскадренных миноносцев, а у Хамбера — два эскадренных миноносца и сторожевые суда[149]. Но это не могло удержать начальника флотилии от осуществления его намерения. Около 2 ч. 30 мин. (12 декабря 1917 г.) милях в 25 от берега, т. е. прежде, чем полуфлотилия вошла в «военный канал», показался пароход вместимостью около 3000 рег. тонн; он был потоплен торпедой. Экипаж парохода ушел на шлюпках. Маяки, которые должны были открыться, не показались, [458] поэтому идти в проход между островом Фарн и берегом было невозможно, а если бы полуфлотилия обошла этот остров с моря, то она могла бы разойтись с конвоем. На этом основании полуфлотилия продолжала свой поиск в южном направлении, к устью Тайна. Несмотря на то, что линия курса была проложена в расстоянии не более 3–4 миль от берега, никаких признаков суши не усматривалось. Под берегом стоял густой туман. В 4¾ ч. слева по носу показался очень глубоко сидевший пароход, вместимость

которого была оценена в 5000 рег. тонн. Он направлялся в «военный канал». Пароход был потоплен торпедой[150], экипаж пересел в шлюпки. Четверть часа спустя впереди показались четыре малых парохода, очевидно, конвоиры, которые уже обнаружили себя радиотелеграфированием и намеревались теперь войти в устье Тайна. Два из них были уничтожены артиллерийским огнем[151], а остальные два ушли. Так как ничего больше найдено не было, то миноносцы в 6 ч. пошли обратно. В 17 ч. 15 мин. они встретились с ожидавшим их в море «Эмденом».

3-я полуфлотилия, после состоявшегося в предыдущий день разделения флотилии, продолжала путь на N. Чем больше она продвигалась на N, тем хуже становилась погода. К 22 часам развело сильную волну, S-й ветер начал сильно свежеть. На следующее утро, в 4 ч., скорость хода должна быть уменьшена сперва до 15, а вскоре до 12 узлов, так как от NW шла сильная волна. Использование вооружения стало невозможным. Начальник полуфлотилии принужден был отказаться от своего плана и направился к Удсире (на норвежском берегу), чтобы проверить счисление и настигнуть в этом районе конвой, который по полученным сообщениям вышел из Драммена. В 7 ч. открылся Удсире. Ввиду того, что барометр перестал падать, а волнение как будто начало успокаиваться, вновь легли на курс [459] N. Но уже в 11 ч. вторично пришлось отказаться от намерения следовать этим курсом, так как из-за волнения скорость хода не могла быть больше 9 узлов. Миноносцы снова повернули на S с намерением держаться в течение дня вне видимости с суши, а ночью приблизиться к берегу, чтобы разыскать там какие-нибудь пароходы. В первой половине дня у одного из миноносцев потек холодильник. Начальник полуфлотилии предпочел этот миноносец оставить при себе и тем сократить скорость хода остальных миноносцев до 25 узлов, а не отсылать его в одиночку при таком большом расстоянии от базы.

В 12 ч. 30 мин., при следовании миноносцев на S, впереди показался конвой в составе шести пароходов, шедший курсом Ost из Лервика в Норвегию и охранявшийся двумя эскадренными миноносцами и четырьмя траулерами (схема 33).

Эскадренный миноносец «Партридж», державшийся впереди и слева от конвоя, направился навстречу нашей полуфлотилии; в 13 ч. по нему был открыт огонь. Державшийся справа от конвоя эскадренный миноносец («Пелью») полным ходом вышел вперед, и «Партридж» присоединился к нему. Английские миноносцы предоставили конвой с четырьмя траулерами его собственной участи, имея, конечно, правильное намерение отвлечь наши миноносцы от конвоя и победить их в бою. Огонь английских

эскадренных миноносцев был мало действенен. Бой велся на расстоянии 27 кабельтовых до тех пор, пока «Партридж» не остался на месте в результате попадания снаряда в главный паропровод. Он пытался еще защищаться с помощью торпедных аппаратов. Одна торпеда осталась висеть в аппарате, так как он был поврежден попаданием снаряда, а вторая торпеда, выпущенная с близкого расстояния, попала в наш миноносец V-100 (на миноносце ясно ощущалось сотрясение от удара торпеды), но не взорвалась. В то время как три наших миноносца вступили в бой с обоими эскадренными миноносцами, четвертому миноносцу (скорость хода которого упала до 25 узлов) было поручено уничтожение [460] конвоя. Эскадренному миноносцу «Пелью», который преследовался флагманским миноносцем нашей полуфлотилии, удалось, при его превосходстве в скорости, скрыться в дождевом шквале и уйти по направлению к берегу. С потопленного «Партриджа» и с траулеров, которые также были потоплены, было взято в плен 5 офицеров и 48 матросов; кроме того, были взяты в плен 23 частных лица. Наши потери ограничились тремя ранеными. Конвой состоял из одного английского, одного датского, двух шведских и двух норвежских торговых пароходов. Экипаж датского парохода отказался перейти к нам на борт, и его примеру частично последовали экипажи других пароходов; тогда все пароходы были пущены ко дну. Все происшествие продолжалось ¾ часа. Больших трудов стоило извлечь из воды англичан, спасшихся на плотах, которые несло по крутым волнам.

Полуфлотилия возвратилась через Скаген в Киль; по сообщенному ей прогнозу погоды, в Северном море ожидался штормовой ветер[152]. Это повторное нарушение торгового движения доказало недостаточность охраны, которую англичане придавали конвою, и достигло намеченной цели, связав в этом направлении еще более мощные силы.

Разведка, произведенная подводной лодкой, показала, что для охраны были привлечены также американские корабли, которые можно было опознать по их решетчатым мачтам. Этим подтвердилось полученное еще и из другого источника сведение о поддержке, оказываемой на театре военных действий в Северном море англичанам американским флотом. Теперь оставалась лишь слабая надежда на то, что нашим легким силам удастся и впредь уничтожать конвой, поэтому стало необходимым привлекать более мощные силы. Это и привело к операции флота, имевшей место в апреле 1918 г. [462]

1. Набег II флотилии миноносцев

В феврале 1918 г. II флотилии была поставлена новая задача,

с которой она отлично справилась. От Фландрского флотского корпуса поступила просьба — уничтожить новую световую преграду, установленную англичанами на пути из Дувра в Кале. Противник в течение последних месяцев пытался сделать этот путь непроходимым для наших подводных лодок. По донесениям с подводных лодок сетевые заграждения были установлены между мысом Гри-Нэ и Фолькстоном и, далее на юге, между Булонью и Дэнджженесом. Эти заграждения охранялись многочисленными судами, которые по ночам непрерывно светили прожекторами и фальшфейерами и создавали весьма действенную световую преграду. В силу этого проход для наших подводных лодок был чрезвычайно затруднен, и путь фактически стал почти непроходимым. Фландрские силы не были в состоянии самостоятельно нанести удар, с помощью которого можно было бы в достаточной мере нарушить установленный в Канале англо-французский барраж. Командование флотом избрало для этого мощные миноносцы II флотилии, которые для обеспечения внезапности должны были направиться в Канал прямо из Германской бухты.

В назначенный для выполнения операции срок II флотилия должна была в 17 ч. 30 мин. находиться на широте плавучего маяка Хаакс, откуда перейти соединенно к банке Сандети (у северного выхода из Канала). Здесь полуфлотилии должны были разделиться: 4-я, под командованием начальника флотилии, должна была напасть на заграждение, стоявшее к W от банки Варн, а 3-я — на заграждение к Ost от этой банки. По окончании атаки миноносцы должны были зайти в Зеебрюгге, пополнить там запасы горючего и в тот же вечер выйти обратно в Германскую бухту. [463]

С 7 по 13 февраля выполнению операции препятствовала плохая погода. Тем временем намеченный путь стал непригодным, так как он пересекал вновь поставленное английское минное поле. Требовалось избрать путь, проходивший вплотную вдоль фрисландских островов; при этом возникала опасность преждевременного обнаружения миноносцев в голландских водах, что привело бы к предупреждению англичан. С этой точки зрения пасмурная погода, удерживавшаяся в течение дня 13 февраля, благоприятствовала операции. II флотилия, не видя береговых навигационных знаков, с помощью лота сумела разыскать безопасный от мин проход у Тершелинга, но по прибытии на широту плавучего маяка Хаакс ей пришлось прервать операцию из-за тумана. При этих условиях невозможно было поддерживать большую скорость хода, необходимую для своевременного прибытия к месту атаки. В течение ночи

флотилия стояла на якоре севернее Нордернея. На следующий день, 14 февраля, поход был возобновлен при очень ясной погоде. Чтобы не выдать своего намерения, начальник флотилии от Хельдера пошел на W и только когда флотилия была уже вне видимости с берега, повернул на S и с наступлением темноты прошел под голландским берегом до Шоувен-банки. У Хук-ван-Голланд один миноносец из-за повреждения холодильника пришлось вернуть в Германскую бухту. В 0 ч. 30 мин. 15-го обе флотилии по плану разделились в районе к NO от банки Сандети. Группа, которую вел начальник флотилии, должна была, пройдя под английским берегом, обойти первое (северное) заграждение, с тем чтобы атаковать южный барраж, предполагавшийся у Денженес, а на обратном пути — уничтожить заграждение, тянувшееся от банки Варн до Фолькстона. Последнее заграждение, являвшееся световой преградой, было усмотрено уже с большого расстояния. При подходе к заграждению оказалось, что оно было образовано из многочисленных судов, стоявших на якорях или на бочках поперек фарватера в широкой полосе, уступами. Эти суда частью [464] освещали фарватер прожекторами и примерно через каждые ¼ часа бросали за борт магниевые патроны, которые плыли по течению и на несколько минут освещали окружающий район на расстоянии до 2–3 миль. Вокруг них бродили многочисленные затемненные суда, вооруженные траулеры, истребители подводных лодок и моторные катера; готовые немедленно броситься на появившуюся подводную лодку.

Прожектор, установленный, по-видимому, на берегу между Дувром и Фолькстоном, образовывал у северо-западного конца заграждения надежную световую преграду, направленную поперек Канала. При этих условиях обойти первое заграждение было невозможно, и начальник флотилии решил напасть на него теперь же. Прежде всего он направился к большому судну, стоявшему примерно посередине заграждения и светившему особенно ярким вращающимся прожектором, подошел к нему на 300 м и очень быстро потопил его артиллерийским огнем и торпедой. Это был либо устаревший крейсер, либо специальный корабль типа «Эребис». После этого группа направилась на NW, а затем, уменьшив ход, прошла вдоль заграждения средним курсом SO. В короткое время артиллерийским огнем на близком расстоянии было потоплено тринадцать сторожевых судов, в том числе один истребитель подводных лодок (№ 1113), затем один малый миноносец и два моторных катера, один из которых произвел торпедную атаку.

Атака явилась полной неожиданностью для противника. На

многих судах гудели сирены, очевидно, считая, что эти суда по ошибке были атакованы собственными кораблями. То обстоятельство, что все прожекторы были закрыты долгое время спустя после начала операции, объясняется, очевидно, тем, что управление всей преградой велось с уничтоженного в самом начале большого судна. Возможно также, что на сторожевых кораблях привыкли к стрельбе, связанной с частыми схватками с подводными лодками. [465]

От попытки взять пленных пришлось отказаться, так как приставать к тонущим судам, частью стоявшим на бочках, на сильном течении и при наличии стлавшегося по воде дыма оказалось небезопасным для собственных кораблей. Весь эпизод продолжался примерно с 1 ч. до 30 мин. до 2 ч. 30 мин. Из-за недостатка времени нападение на преграду, которая предполагалась далее к югу и в стороне которой не было видно никаких прожекторов, было отменено, и группа повернула обратно.

Тем временем 3-я полуфлотилия направилась к южному заграждению, держа курс на мыс Гри-Нэ. Еще у одного миноносца потекли трубки в холодильнике, но начальник полуфлотилии теперь уже не мог отпустить миноносец, и остальным пришлось равняться по поврежденному кораблю. Уже на широте Кале группа встретила стоявшее близко к берегу сторожевое судно — большой вооруженный траулер, и артиллерийским огнем потопила его. Затем на курсе W было встречено несколько судов, светивших прожекторами и магнием. И в этой части заграждения на сторожевых судах поняли, что перед ними находится неприятель, только тогда, когда было уже поздно уходить на W. 3-я полуфлотилия миноносцев уничтожила в общей сложности двенадцать вооруженных сторожевых судов и два моторных катера[153].

В 2 ч. 40 мин. флотилия пошла в обратный путь. В 3 ч. 30 мин. впереди показались гакабортные огни шести английских эскадренных миноносцев. Ввиду невыгодного положения относительно неприятеля и ограниченной скорости хода у одного миноносца, начальник полуфлотилии, располагая всего двумя вполне боеспособными миноносцами, счел необходимым [466] уклониться от боя. Он не ответил на опознавательный сигнал противника и отвернул. Противник лег было в кильватер нашей полуфлотилии, но после изменения курса нашими миноносцами скрылся из виду. На пути к Зеебрюгге миноносец G-102, в расстоянии около 12 миль от входа в гавань, наскочил на мину. Два отделения его заполнились водой, но миноносец собственными силами дошел до гавани. При взрыве мины три

человека были убиты. Это была единственная потеря, понесенная флотилией во время операции. Пополнив в Зеебрюгге запасы горючего, флотилия вечером того дня вышла в обратный путь и закончила его без всяких приключений. Произведя во Фландрии кратковременный ремонт, через несколько дней возвратился и поврежденный миноносец. Успех флотилии был достигнут благодаря внезапности этой операции. Помимо непосредственного вреда, причиненного противнику потоплением большого количества сторожевых судов, было достигнуто нарушение преграды, установленной в проходе между Дувром и Кале. Этот проход вновь стал доступным для наших подводных лодок. Разведка, произведенная миноносцами Фландрского флотского корпуса на следующий день после этой операции, показала, что сторожевое охранение полностью было снято.

При управлении миноносцами командиры должны были проявлять большое искусство, так как вспышки орудийных выстрелов и особенно дым, распространявшийся магниевыми огнями и стлавшийся по воде, сильно затрудняли ориентировку. Отличные способности проявили комендоры при обстреле моторных катеров, опознать которые, при их необыкновенной быстроходности, можно было только в последний момент; тем не менее, катера уничтожались с первого выстрела. Весьма кстати для исхода операции был заход миноносцев в Зеебрюгге. В противном случае, при долгом возвращении, которое должно было бы происходить при дневном свете, английские морские силы могли бы попытаться отрезать наши миноносцы. [467]

2. Операция флота у норвежского берега

После возвращения с востока кораблей отряда особого назначения, участвовавших в захвате Балтийских островов, потребовалось несколько недель для исправления полученных ими повреждений. В последующие зимние месяцы не произошло никаких изменений в образе действий флота, по-прежнему считавшего своей главной обязанностью обеспечение подводной войны.

Весной 1918 г. началось наступление нашей армии на западе. Канал должен был стать фокусом, в котором сходились все интересы англичан. От агентов, воздушной разведкой, предпринимавшейся из Фландрии, и наблюдением за неприятельской радиотелеграфной связью было установлено, что неприятель значительно подкрепил там свои силы. В Канал были переведены тяжелые корабли, и для усиления личного состава легких сил Канала предположено было использовать части команд Гранд-Флита. С другой стороны, после успешных нападений «Бруммера», «Бремзе» и II флотилии миноносцев,

неприятель укрепил конвойное сообщение между Англией и Норвегией. Наши подводные лодки установили, что пароходы соединялись в крупные караваны, следовавшие под сильной охраной больших боевых кораблей, крейсеров и эскадренных миноносцев. Удачное нападение на подобный конвой наряду с получением добычи, в виде грузового тоннажа, сулило также и военный успех, который должен был произвести сильное впечатление и тем облегчить деятельность подводных лодок, оперировавших в Канале и вокруг Англии. Подобный успех побудил бы англичан собрать в северной части Северного моря еще более крупные боевые силы. Бесполезно было приближаться к такому конвою только с легкими силами, для линейных же крейсеров по всем данным имелись все шансы на успех, поскольку эскадры линейных кораблей обеспечивали им необходимую поддержку. [468]

По имевшимся сведениям конвои имели обыкновение выходить в начале или в середине недели. Поэтому для нападения была избрана среда 24 апреля. Необходимым предварительным условием для достижения успеха являлось сохранение намечавшейся операции в тайне. Подчиненным мне начальникам соединений было вменено в обязанность всемерно избегать радиотелеграфирования в течение всей операции, которая мимо Скагеррака должна была быть доведена до норвежского берега. Все наличные силы под предлогом предстоявших боевых и тактических упражнений вечером 22-го были собраны в Гельголандской бухте, на рейде Шиллиг. Только здесь командующие эскадрами и начальники соединений были ознакомлены с целью похода и с боевыми приказами. Командующий боевыми разведывательными силами вице-адмирал Хиппер с линейными крейсерами, легкими крейсерами II разведывательной группы и II флотилией миноносцев должен был напасть на конвой, а остальным боевым силам надлежало занять исходное положение, обеспечивавшее своевременное оказание крейсерам поддержки. Все остальные флотилии миноносцев оставались при главных силах. V флотилия миноносцев, имевшая ограниченный радиус действия, не могла участвовать в походе с флотом; ей было поручено руководство работами и охрана тральщиков, которые несли службу по проводке через минные поля к SW и W от Хорнс-рифа.

Для обеспечения операции проводки через минные поля, в расстоянии около 70 миль к W от Хорнс-рифа, было поставлено минное заграждение по направлению N — S. Таким образом район моря, расположенный между этим оборонительным заграждением и Хорнс-рифом, являлся исходным пунктом

операции. Подводные лодки, вышедшие за последние дни в море, получили приказ перейти к Ферт-оф-Форт, использовать там все случаи для атаки и доносить обо всех замеченных военных кораблях и конвоях. [469]

23-го в 6 ч. соединения вышли в море (схема 34). Впереди шел вице-адмирал Хиппер с I и II разведывательными группами и 2-й начальник миноносцев со II флотилией, а за ними последовали главные силы: IV разведывательная группа, III эскадра, флагманский корабль командующего флотом, 1-й начальник миноносцев, I эскадра, IV эскадра и состоявшие при главных силах I, IV, VII и IX флотилии миноносцев. Вскоре после выхода флота из Яде нашел густой туман. Вплоть до Листа путь был свободен, а далее на протяжении около 80 миль он проходил через неприятельские минные поля, через которые требовались проводка за тралами и известная видимость не менее 2 миль. Вначале удавалось идти 14-узловым ходом, но когда в 11 ч. 30 мин. флот подошел ко входу в загражденный район и видимость сократилась до 100 м, пришлось стать на якорь. Полчаса спустя прояснилось, видимость увеличилась до 3–4 миль и поход мог быть продолжен. Проводка через минные поля протекала без задержки. С наступлением темноты достигли границы загражденного района, и соединения тральщиков могли быть отпущены. Видимость, которая все еще не улучшилась, до сих пор была нам только полезной. По всей вероятности, она помогла нам прорезать дозорную линию, образованную неприятельскими подводными лодками, если только эта линия вообще была ими занята[154]. [470]

В течение ночи заметно прояснило, и начинающийся день принес светлую, ясную погоду. В 8 ч. с «Мольтке» на имя командующего флотом пришло следующее донесение: «Тяжелая авария, скорость 4 узла, место примерно в 40 милях на WSW от Ставангера». Тотчас самым полным ходом пошли к месту аварии: «Страсбург» был выслан к «Мольтке», а линейному кораблю «Ольденбург» было приказано приготовиться взять крейсер на буксир. В 10 ч. 40 мин. показался «Мольтке»; вскоре после этого на NW появились также шедшие на соединение обе разведывательные группы[155]. Начальник разведывательных сил в 6 ч. приказал «Мольтке» отделиться и идти на соединение к главным силам; в это время корабль мог развивать 13-узловой ход. Радио с донесением о том, что корабль может идти лишь 4-узловым ходом, на кораблях вице-адмирала Хиппера принято не было. Когда же около 9 ч. пришло донесение о том, что машины крейсера вышли из действия, а на флагманском корабле командующего флотом это донесение не было принято (что было,

однако, основано на ошибке), то вице-адмирал Хиппер сам решил идти на помощь. От посылки донесения главным силам он воздержался, руководствуясь распоряжением об ограничении радиотелеграфных переговоров. Это было тем более правильно, что в момент поворота он находился уже на северной части пути, по которому [471] ходили конвои, однако, несмотря на необыкновенно ясную погоду, ничего еще видно не было. При возобновлении же операции конвой, который должен был находиться на пути к этому району, не мог избежать встречи с крейсерами. Ввиду того, что «Мольтке» был уже принят главными силами, Хиппер получил приказание возобновить поход на N. Он искал конвой вплоть до параллели 60° N, но и пределах видимости ничего не оказалось[156].

Около 11 ч. 45 мин. «Мольтке» был взят на буксир «Ольденбургом». Маневр был выполнен в кратчайший срок. Главные силы вместе с буксируемым кораблем направились в базу: скорость хода составляла 10 узлов. Перед нами было два пути: один вел через Каттегат, а другой — непосредственно в Германскую бухту. Можно было полагать, что на первом пути флоту удастся избежать встречи с английским флотом, у которого было достаточно времени, чтобы подойти к нам, так как главные силы, чтобы не подставить «Мольтке» под удар, подвигались вперед с незначительной скоростью. Но поход через Каттегат был связан с необходимостью совершить длинный окольный путь. Проход Бельтом для поврежденного корабля был затруднителен, и для прикрытия буксировки всем морским силам пришлось бы возвращаться через Малый Бельт. Это было нежелательно по двум причинам: во-первых, из-за [472] датчан, а во-вторых, это побудило бы англичан заградить минами Каттегат. Последнее прежде всего могло быть чрезвычайно неприятным для наших подводных лодок. Я решил все же возвращаться в Германскую бухту через Северное море, несмотря на то, что здесь мы рисковали встретиться с превосходными неприятельскими силами.

Между тем на «Мольтке» произошло следующее: правый внутренний винт слетел (корабль имел четыре гребных вала), и турбина стала вращаться с бешеной скоростью; прежде чем подействовал стопорный клапан, он разлетелся на части. Части маховика от этого клапана пробили выводную трубу охлаждающей воды холодильника вспомогательных механизмов, несколько паропроводных труб и палубу над главным распределительным пунктом. Вода из холодильника тотчас залила среднюю машину и главный распределительный пункт и в большом количестве устремилась в боковые машинные

отделения. Во всех котлах появилась соль, вследствие чего все механизмы постепенно выходили из действия. По оригинальному стечению обстоятельств незначительная сама по себе авария судового винта привела к полной потере способности передвижения большого корабля. Корабль принял уже 2000 тонн воды, пока водолазу не удалось наконец закрыть клапан забортной воды и перепускные клапаны вспомогательного холодильника. Во второй половине дня левые машины были уже приведены в состояние, позволявшее идти средним ходом, но не было еще полной уверенности в их безотказном действии. Пришлось буксировать корабль вплоть до Германской бухты; скорость буксирования не превышала 11 миль в час, поэтому флот смог подойти к поясу минных заграждений (к W от Хорнс-рифа) лишь на следующий день с рассветом.

Полученное в 14 ч. (24-го. — Прим. ред.) извещение Адмирал-штаба о времени прибытия и выхода конвоев показало, что нам не посчастливилось в выборе дня для нападения. [474]

Конвой, шедший, из Англии в Норвегию, по-видимому, уже 23-го пересек Северное море[157].

В 18 ч. 30 мин. (24-го. — Прим. ред.) было принято радио с нашей подводной лодки о том, что милях в 80 позади нас находилось одиннадцать неприятельских крейсеров. Но, по всей вероятности, подводная лодка приняла за неприятеля крейсера Хиппера, следовавшие в это время за нами[158].

В 20 ч. 50 мин. буксирный трос «Ольденбурга» лопнул, что вызвало задержку на один час. После этого «Ольденбург» и «Мольтке» на ночь были поставлены в хвост колонны. В 23 ч. крейсера Хиппера находились от нас в 30 милях. С рассветом все боевые силы соединились. О неприятеле ничего не было слышно. Пояс минных заграждений был пересечен без задержки. Тральщики вывели флот и с таким же успехом провели его обратно. При этом тральщик М-67 наткнулся на мину и погиб; большая часть команды была спасена.

На широте Листа «Мольтке» смог отдать буксир и самостоятельно направился в базу 15-узловым ходом. Примерно через час после этого, в 19 ч. 50 мин., крейсер был атакован подводной лодкой в 40 милях севернее Гельголанда; торпеда попала в левый борт. Он не успел уклониться, однако ему удалось резко повернуть навстречу торпеде, так что она попала под очень острым углом. Повреждение не помешало кораблю собственными силами дойти до Яде.

Эта операция не привела к желаемой цели. Но и случай, который мог привести к столкновению с нашим флотом, не был использован неприятелем, хотя радиотелеграфирование, [475]

вызванное аварией «Мольтке», могло послужить ему указанием о месте нахождения наших кораблей.

Этот поход, осуществленный в столь отдаленном районе, к сожалению, явился последним походом, в который мог быть выведен наш флот.

Глава XVIII
Военно-морское командование

В конце июня 1918 г. начальник морского кабинета адмирал фон Мюллер сообщил мне, что адмирал фон Гольцендорф по состоянию здоровья едва ли сможет оставаться на посту начальника Адмирал-штаба. На случай его ухода его преемником кайзер намечал меня.

Это сообщение освобождало меня от того чувства связанности, которое до тех пор препятствовало мне самому предложить проект некоторых изменений в организации военно-морского командования. Предложить самого себя на пост лица, возглавляющего высшее командование, я считал неудобным, тем более что командование флотом было связано с опасностью для собственной жизни, и меня вовсе не прельщала возможность избежать этой опасности путем назначения на береговое место.

Требования, выдвигавшиеся командованием флота, не могли найти себе полного удовлетворения даже путем самых чистосердечных объяснений между начальником Адмирал-штаба и мною. Повода для жалобы на беспричинное вмешательство или ограничение деятельности флота со стороны начальника Адмирал-штаба у меня лично, конечно, не было. Но позиция начальника Адмирал-штаба была неясна, и она казалась нам слишком уступчивой по отношению к высшим политическим органам. Показателем этого явились методы ведения подводной войны. И теперь еще имели место острые разногласия по [476] вопросу о ее практической целесообразности. Силы флота были распылены по различным театрам военных действий, хотя командование флота и не видело в этом явной необходимости.

Между тем флот должен был являться источником пополнения и удовлетворения всех потребностей в личном составе. Отсюда понятно естественное сопротивление, возникавшее при всякого рода изъятии личного состава, которое не способствовало осуществлению главной цели войны. Эта цель могла быть достигнута только флотом и подводными лодками, и ответственность за это лежала на командующем флотом.

Вышестоящей по отношению к командованию флота инстанции, на которой лежала бы ответственность за успешное ведение морской войны, до сих пор не существовало. Ведь Адмирал-штаб вовсе не являлся органом высшего командования; это был лишь орган кайзера как верховного главнокомандующего, которого не следовало утруждать деталями, касавшимися

ведения войны. Правомочия Адмирал-штаба в отношении флота не соответствовали тем правомочиям, которые имело высшее военное командование по отношению к полевым войскам. Если какая-либо сухопутная операция, например, в Румынии, протекала успешно, то в основном это являлось заслугой высшего военного командования, которое правильно оценило силы и боеспособность войск и поставило соответствующие задачи. Руководство военно-морскими операциями со стороны Адмирал-штаба выражалось в том, что он распределял наличные корабли и вспомогательные суда по отдельным районам операций — в Балтийском море, в Северном море, во Фландрии, в Средиземном море и в иностранных водах. После этого он должен был предоставить полную самостоятельность назначенным туда командующим, которые руководствовались лишь общими задачами. Постоянного руководства боевой деятельностью подобно тому, как это осуществлялось на суше высшим военным командованием, на море не было. Если бы флот проиграл сражение, то никому не пришла [477] бы в голову мысль возлагать за это ответственность на Адмирал-штаб, а обвинили бы командующего флотом. На самом же деле должен был существовать некий центр, который при распределении сил преследовал бы определенную стратегическую цель, а не предоставлял бы адмиралам, распоряжавшимся на отдельных театрах, самостоятельно добиваться успеха своими разрозненными действиями.

Подводная война еще более усложнила эти взаимоотношения, так как подводные лодки были выделены в распоряжение каждого самостоятельного командующего. Кроме того, начальник Адмирал-штаба непосредственно подчинил себе отдельные группы лодок, например, подводные крейсера. Между отдельными группами лодок должен был происходить обмен личным составом, и они должны были получать пополнения. Должна была существовать общая точка зрения по вопросу о техническом усовершенствовании лодок. Опыт отдельных командиров как в отношении качеств лодок, так и в области техники должен был становиться общим достоянием. Наконец, личный состав всех вновь вступавших в строй лодок, по крайней мере офицеры и унтер-офицеры, должен был большей частью пополняться из состава действующего флота.

По всем этим причинам начальник Адмирал-штаба фактически вступил в круг командующих, которые непосредственно участвовали в войне. Высшее же командование, указаниям которого следовало бы беспрекословно подчиняться, отсутствовало. В 1899 г. высшее командование от флота было

отстранено, так как для целей постройки и развития флота существование двух правомочных и по большей части несогласованно действовавших инстанций представлялось излишним. Статс-секретарь фон Тирпиц полагал, что он только в том случае сможет проводить надлежащую политику, необходимую для дальнейшего развития усиленного строительства, флота, если эта политика полностью будет соответствовать его убеждениям. Но в результате последовавшего на этом основании [478] упразднения высшего военно-морского командования Адмирал-штаб хотя и не прекратил своего существования, но остался в тени, и при выборе его начальников по большей части не руководствовались тем, чтобы в случае войны на них можно было смотреть как на военачальников, пользующихся безоговорочным авторитетом, каким, например, пользуется командующий флотом.

С упразднением высшего военно-морского командования, командование флота стало претендовать на предоставление ему самостоятельности. Стратегическими вопросами оно в мирное время не занималось, и его деятельность полностью исчерпывалась развитием тактики и практическими упражнениями. Однако же заявлялось, что в военное время командующий флотом несет всю ответственность за правильное использование важнейших боевых единиц флота. В морской войне необходимо стремиться к нанесению уничтожающего удара неприятельскому флоту, и успех в значительной мере зависит от искусства командующего флотом. Он должен быть вполне уверен в умении управлять и владеть своим оружием — флотом. Как именно он приведет его к столкновению с неприятельским флотом, — это его дело. Ему нельзя назначать для этого ни места, ни времени. Ведь место нахождения и силы противника, в противоположность существующему на суше положению, на море не бывают известными.

Так надеялись, что удастся обойтись теми общими директивами, которые Адмирал-штаб, в качестве кайзерского распорядительного органа, предложит на основе своих стратегических соображений и сообщит флоту. Это было заблуждением. Организация, которая казалась полезной в мирное время для постройки флота, для использования флота в военное время оказалась несостоятельной. Морская война вылилась в значительно более сложную форму, чем та, при которой война могла бы вестись под персональным руководством кайзера, как того требовали постановления, касавшиеся взаимоотношений между [479] нашими высшими военно-морскими органами. Политика, техника и военные соображения вступили в теснейшую

связь. Война против экономики, предпринятая нами, оказывала влияние на наши взаимоотношения с нейтральными странами; техника должна была делать выбор между постройкой надводных кораблей и постройкой подводных лодок, а это в свою очередь зависело от намеченного плана войны.

Как только стало ясно, что английский флот не склонен искать боя, наступил момент, когда необходимо было организовать орган высшего командования, тем более что к концу 1914 г. перестали сходиться взгляды у командования флотом, Адмирал-штаба и статс-секретаря по вопросу о правильности принятого нами образа действий. В этот критический момент необходимо было поступить со всей решительностью и дать флоту то руководство, в котором он нуждался. Гросс-адмирал фон Тирпиц являлся для этого наиболее подходящим лицом, которому охотно подчинился бы и флот, хотя у Тирпица не было собственного опыта в командовании флотом. Но это было не так уж важно, и дело заключалось вовсе не в этом, а в целеустремленном учете и использовании всех сил, имевших отношение к флоту.

Привлечению гросс-адмирала к высшему командованию флотом препятствовали, наверно, и те разногласия, которые существовали между ним и канцлером. Они еще более обострились в связи с нерешительностью нашей политики в отношении подводной войны. Когда же Тирпиц был отстранен от непосредственного влияния на все важнейшие вопросы ведения войны и в марте 1916 г. не был привлечен к участию в решении вопроса о подводной войне, то этот заслуженный организатор нашего флота оказался вынужденным уйти в отставку.

По мере того, как война все более затягивалась, все чаще стали возникать затруднения в получении необходимых материалов и пополнении личного состава. Между тем войной захватывались все более отдаленные районы, и создавалась [480] опасность распыления сил, сконцентрированных во флоте. Начали затягиваться сроки окончания ремонтных работ на кораблях и подводных лодках, сдачи вновь построенных кораблей и выполнения настоятельно требовавшихся усовершенствований. Закон о трудовой повинности оказался плохим средством для повышения производительности труда рабочих, страдавших еще от последствий ухудшения продовольственного положения. Больших трудов стоило получение от военных властей спешно требовавшихся квалифицированных рабочих. Предпочтение, естественно, отдавалось настоятельным требованиям армии. Однако упорное отстаивание интересов флота во многих случаях могло бы увенчаться успехом, так как у собрата по оружию, без

сомнения, не было недостатка в доброй воле и в сознательном к нам отношении.

Между адмиралами, командовавшими морскими силами во Фландрии, главнокомандующим в Балтийском море и командующим Флотом Открытого моря существовали полное согласие и постоянная готовность оказать в необходимых случаях всяческую взаимную поддержку. Но все это было связано с известными хлопотами и само по себе не могло в полной мере заменить отсутствовавшее единое командование, которое могло бы взвесить все обстоятельства и принять надлежащее решение.

С тревогой следил я за постепенным падением ежемесячных итогов подводной войны. Как много подводных лодок с прекрасными испытанными командирами не возвратилось обратно! Новым командирам приходилось приобретать боевой опыт при значительно менее благоприятных условиях.

Изо дня в день в штабе командующего флотом отмечалось место нахождения каждой подводной лодки, тщательно и напряженно следили за их выходом и возвращением. Все наши помыслы были направлены к тому, чтобы изыскать пути и средства для поддержания и повышения эффективности действия подводных лодок. У командования флота, в распоряжении [481] которого находился командующий подводными лодками со своим штабом из самых опытных специалистов, едва ли проходил хотя бы один день (если только мы не были в море), чтобы этот вопрос не подвергался обстоятельному обсуждению.

Потребовалось полгода усилий — с июля до декабря 1917 г., — чтобы создано было, наконец, управление по делам подводного плавания, которому поручены были все заботы о нуждах подводных лодок. До тех пор всякого рода требования и проекты, смотря по их принадлежности (к вопросам ли укомплектования, к технике ли вооружения, к кораблестроению и т. д.), растекались по различным департаментам, методы работы которых не способны были удовлетворить требованиям момента.

Как бы ни была сильна моя привязанность к флоту, я все же был готов принять назначение на должность начальника Адмирал-штаба при условии предоставления мне испрошенных правомочий в вопросах командования. Высказанное начальником морского кабинета предположение о том, что кайзер никогда не согласится выпустить из своих рук высшее командование — чего я вовсе и не требовал, — не оправдалось, и при моем докладе кайзер без всяких возражений выразил согласие. Само собой подразумевалось, что верховному главнокомандующему будут докладываться вопросы общего направления и важнейшие планы, и на их проведение в жизнь будет испрашиваться его согласие.

Существовавшее до тех пор положение являлось скорее умалением достоинства кайзера как верховного главнокомандующего в тех случаях, когда от его имени делались распоряжения по вопросам, которые должны были лежать вне сферы его функций. Этот случай показывает, как мало значения надо было придавать мнению о существовании у кайзера подобных мнимых воззрений, — мнению, которое создалось в его ближайшем кругу и легко могло вести к тому, что от кайзера отдалялось принятие «неудобных» решений. [482]

Подобным же примером является опыт, проделанный мною как командующим флотом в январе 1917 г. Дело касалось проекта нового дредноута. Как раз в это время я находился на совещании в Адмирал-штабе в Берлине, и кайзер повелел мне присутствовать на докладе, который должен был сделать статс-секретарь. Он предложил два проекта так называемого «линейного корабля — крейсера», т. е. боевой единицы, в которой сочетались все основные качества обоих существовавших до тех пор классов кораблей, — мощное вооружение, сильное бронирование и значительная скорость хода.

Если подобный корабль не должен был иметь гигантских размеров, то ни одно из этих основных качеств не могло найти себе полного выражения. Это являлось естественной причиной для постройки двух типов кораблей — крейсеров с сильной артиллерией и повышенной скоростью хода за счет пониженной сопротивляемости и линейных кораблей с сильнейшими артиллерией и сопротивляемостью за счет скорости хода.

Перед тем кайзер неоднократно в самой решительной форме высказывался в пользу необходимости слияния обоих типов, и в соответствии с этим и были составлены проекты. Надлежало лишь произвести выбор между двумя разновидностями того типа корабля, который в основном считался уже одобренным. Начальник Адмирал-штаба и статс-секретарь придерживались того мнения, что кайзера нельзя убедить в ошибочности его взглядов, и придется с ними согласиться.

Мне уже ранее случалось высказываться в ином направлении, и я снова привел свои доводы. Кайзер убедился в том, что, в соответствии с опытом этой войны, мы должны были сохранить два рода дредноутов с различными скоростями хода. После чего статс-секретарь, к большому удовлетворению для своего начальника проектировочного отдела, получил распоряжение выработать новые проекты, соответствующие доказанным основным положениям. [483]

Если бы я предвидел быстрое изменение обстановки, то я предпочел бы остаться во главе флота вместо того, чтобы

подготавливать организацию военно-морского командования, планы которого уже не могли быть осуществлены.

28 июля я был вызван в главную квартиру кайзера, в Спа; адмирал фон Гольцендорф по совету врачей снова подал кайзеру просьбу об освобождении его от занимаемой им должности и получил теперь согласие. Одновременно подлежал разрешению вопрос о распространении подводной войны до берегов Америки. Адмирал-штаб энергично настаивал на объявлении запретной зоны в районе, прилегающем к американскому берегу. Там имелись все предпосылки для успешного проведения подводной войны, поскольку все гавани, через которые направлялся экспорт, были расположены на участке побережья длиной всего около 300 миль. Предполагалось, что происходившее там торговое движение будет легко задушено. Большой подвоз, направлявшийся из Америки на западный театр военных действий, и оживленное прибрежное торговое движение из Южной Америки в Северную Америку — все это должно было подвергнуться нападению подводных лодок в пределах американской запретной зоны.

Статс-секретарь по иностранным делам имел веские возражения против объявления запретной зоны. Если бы подобная мера побудила Чили и Аргентину выступить на стороне Антанты, то их придеру, конечно, последовала бы Испания, между тем это была единственная страна, которая защищала еще интересы германских подданных за границей. Совершенно независимо от политических обоснований, выдвинутых статс-секретарем по иностранным делам, я вообще не видел никакой пользы от перенесения войны к американскому берегу. Объявление о запретной зоне обязывало нас вести самую энергичную, самую сокрушительную войну, но мы не могли рассчитывать, что до конца года нам удастся выделить более трех лодок для занятия там постоянных позиций. При этих [484] условиях нельзя было ожидать крупного успеха, тем более что надо было еще учесть большую затрату времени на переходы подводных лодок. Кроме того, перенесение войны в американские воды было связано с перспективами такого расширения зоны военных действий, какое не соответствовало нашим силам. Наша война была оборонительной войной в Европе. Вмешательство в этот спор Америки находилось в противоречии с лучшими американскими традициями. Несомненно, что было очень много рассудительных американцев, которые при трезвой и справедливой оценке всех обстоятельств, приведших к мировой войне, не одобряли участия в ней Америки. Быть может, они вспоминали также о своем собственном угнетении и о лишении их свободы Англией, о своей

борьбе за независимость, которую они довели до победного конца при поддержке немцев. Если американские войска терпели урон на французских и английских берегах, то это было неизбежным следствием американского вмешательства в европейские раздоры. С тремя подводными лодками у американских берегов нельзя было добиться существенных результатов подводной войны. Решающее действие подводной войны целиком и полностью зависело от возможности вызвать нехватку грузового тоннажа, и этого надо было добиваться в главной запретной зоне, расположенной вокруг Англии.

Командующий подводными лодками соглашался со мной, что именно в этом районе необходимо было использовать всякую возможность, позволявшую повысить продуктивность подводной войны. Со всех морей торговое движение стекалось к Британским островам. Здесь его можно было поражать гораздо чувствительнее, чем в исходных пунктах. К тому же опасность со стороны США вовсе не была бы устранена. Военные транспорты легко могли выходить в открытое море и пересекать опасную береговую зону или под сильной охраной, или под прикрытием ночи. Трудности, которые были связаны с попытками произвести нападение именно на транспорты, [485] скрывавшиеся в общей массе пароходного сообщения, выяснились уже по опыту операций в запретной зоне, объявленной у англо-французского побережья, где сливались все маршруты, по которым направлялось движение судов из-за океана. Если для этой цели более прочно занимались позиции у входов в южные французские гавани, то, как только обнаруживалась опасность со стороны подводных лодок, транспорты попросту изменяли маршрут, и лодки напрасно простаивали на этих позициях. Только путем сосредоточения деятельности в главной запретной зоне, вокруг Англии, и можно было повысить все более возраставшую нужду в грузовом тоннаже. Однако французские гавани не были из-за этого полностью оставлены без внимания, и там действовали подводные заградители.

Увеличение числа мореходных и боеспособных подводных крейсеров, которые месяцами могли оставаться на позициях, облегчало наши действия против английских конвоев. Они были в состоянии отыскивать конвои далеко в море, устанавливать за ними наблюдение и наводить на них большее число подводных лодок, к району действий которых конвои должны были приблизиться. Попытки согласованных совместных действий, предпринимавшиеся менее крупными подводными лодками, до сих пор терпели крушение именно из-за отсутствия пригодных для организации подобного руководства лодок.

Принципы производства разведки и поддержания наблюдения за противником, которыми руководствуются надводные морские силы, уже давно казались нам идеалом и для организации подводной войны. Теперь представлялась возможность применить эти принципы на деле, но эта возможность была упущена, если бы мы специально приспособленные для этого лодки послали в отдаленные морские районы. Для меня это послужило решающим тактическим соображением и побудило отсоветовать объявление запретной зоны у американских берегов. [486]

Для высшего сухопутного командования по существу было безразлично, какие бы методы ни применялись флотом для достижения успеха. Его требования топить побольше военных транспортов могли быть удовлетворены лишь путем общего увеличения числа потоплений.

Подводные лодки должны были довольствоваться тем, что попадало в поле зрения их перископа. Неприятель, естественно, обращал особое внимание на усиление охраны транспортных пароходов и проводил их через опасную зону в наиболее неудобное для нападения подводных лодок время. Чем больше пароходов топилось, тем больше было вероятности, что среди потопленных пароходов окажутся также и военные транспорты. Мы вернее приближались к цели подводной войны путем усиления деятельности в запретной зоне вокруг Англии и у французских берегов, чем если бы мы стали расширять опасную зону включением в нее американских прибрежных вод.

Приемка дел Адмирал-штаба была назначена на 11 августа. Перед тем мне надо еще было проститься с флотом, передать командование моему преемнику и принять меры, касавшиеся организации военно-морского командования. Выбор для назначения на должность командующего флотом пал на адмирала Хиппера.

Я выделил из состава Адмирал-штаба командный аппарат, который был необходим для руководства войной на море, и, поставив во главе его особого начальника штаба, перевел его в главную квартиру, где можно было поддерживать постоянный контакт с кайзером и высшим военным командованием. Это казалось мне соответствующим общему положению, настоятельно требовавшему ускорения развязки. Для руководства деятельностью Адмирал-штаба в Берлине (в основном — информационная служба, пополнение кадров, добывание материалов и политические вопросы) был назначен заместитель начальника Адмирал-штаба в лице контр-адмирала фон Бюлова. По существу, это являлось не реорганизацией Адмирал-штаба,

[487] а лишь необходимой в военное время перестройкой аппарата. Основное достижение заключалось в передаче командных полномочий «военно-морскому командованию», осуществляемому начальником Адмирал-штаба.

12 августа я направился в главную квартиру генерал-фельдмаршала, чтобы представиться ему в моей новой должности и вместе с ним и генералом Людендорфом обсудить положение и перспективы дальнейшего ведения войны. Оба генерала находились под впечатлением серьезности событий, происшедших 8 августа и вынудивших нас перейти на суше к ясно выраженной обороне[159]. Оба они признали, что надежда на благоприятный исход войны основывалась теперь главным образом на успешном нажиме подводных лодок, и генерал Людендорф обещал, что, несмотря на испытываемую армией острую нужду в людях, он сделает все возможное, чтобы помочь дальнейшему развитию подводной войны.

Пока в Спа делались необходимые приготовления для переезда туда штаба военно-морского командования, работа Адмирал-штаба перестраивалась в соответствии с новой перестановкой сил и предпринимались первые шаги к достижению намеченного усиления подводной войны. Итоги последних месяцев подводной войны показывали, что успехи каждой лодки в отдельности неизменно падали. Уменьшение количества потопленного тоннажа вызывалось главным образом усовершенствованием и усилением оборонительных мероприятий противника, а также потерей старых, испытанных командиров[160]. [488]

При существовавшем в то время положении с постройкой подводных лодок следовало ожидать, что, несмотря на ожидавшееся увеличение количества подводных лодок, ежемесячные итоги потопленного тоннажа, спустившиеся уже до 500 000 тонн[161], и впредь должны были понижаться. В результате непрерывно разраставшегося судостроения у противника следовало опасаться, что количество построенного тоннажа в скором времени превысит итоги потопления. Это могло весьма заметно снизить успешность подводной войны. С помощью одной лишь обороны мы не могли добиться приемлемого мира. Да и для хода мирных переговоров казалось выгодным располагать сильным подводным флотом, представлявшим средство нажима на наших противников.

Подводная воина могла дать ощутимые результаты в том случае, если бы на нее работала вся промышленность Германии. Я связался с ведущими промышленниками и на совместном с ними совещании, состоявшемся в морском министерстве,

предъявил следующие требования в отношении количества подводных лодок, подлежавших постройке:

в последнем квартале 1918 г. ежемесячно 16 лодок,
в первом квартале 1919 г. ежемесячно 20 лодок,
во втором квартале 1919 г. ежемесячно 25 лодок,
в третьем квартале 1919 г. ежемесячно 30 лодок.

На мой запрос, направленный в управление по делам подводного плавания, почему в январе 1917 г., когда был решен вопрос о начале неограниченной подводной войны, не было приступлено к постройке большего числа лодок, — я получил следующий ответ: [489]

«В первое время, на основе постановления об обострении хода подводной войны, увеличения заказов на постройку лодок не последовало. В феврале 1917 г. было заказано только шесть лодок нормального типа „U“, сорок пять лодок „UB“ и три торговые лодки. Более крупный заказ на постройку девяносто пяти подводных лодок последовал лишь в июне 1917 г.»

Исчерпывающего разъяснения по вопросу о причинах подобной, политики в деле постройки лодок получено не было; во всяком случае, на эту политику сильное влияние оказало мнение начальника Адмирал-штаба, полагавшего, что подводная война по истечении определенного промежутка времени произведет ожидаемое действие и наличного числа лодок для этого достаточно[162]. Кроме того, в морском министерстве господствовало мнение, что от промышленности нельзя было ожидать большей производительности.

После организации управления по делам подводного плавания (5 декабря 1917 г.) этим управлением еще в том же месяце было заказано сто двадцать лодок, а в январе 1918 г. — еще двести двадцать лодок. Но количество лодок, вступавших в строй в отдельные месяцы 1918 г., еще отражало в себе последствия прежней политики строительства:

в январе вступило в строй 3 лодки
в феврале вступило в строй 6 лодок
в марте вступило в строй 8 лодок
в апреле вступило в строй 8 лодок [490]
в мае вступило в строй 10 лодок
в июне вступило в строй 12 лодок
в июле вступило в строй 9 лодок
в августе вступило в строй 8 лодок
в сентябре вступило в строй 10 лодок

Этим количеством новых лодок хотя и покрывалась убыль, но не создавалось заметного прироста. Для того чтобы месячное уничтожение тоннажа противника вновь поднялась выше 500 000

тонн, нам следовало повысить количество выпускаемых новых лодок. На мой дальнейший вопрос, находило ли управление подводного плавания возможным увеличить число лодок и если да, то какие еще встречались препятствия, я получил разъяснение, что управление по делам подводного плавания настойчиво стремилось увеличить число подводных лодок и путем увеличения количества рабочих надеялось к концу 1919 г. довести выпуск до 23 лодок в месяц. Помехи заключались в нехватке рабочей силы. Хотя военное министерство и делало все возможное, а управление неустанно нажимало, но от высшего военного командования не удалось добиться выделения рабочих в должном количестве и соответственной квалификации.

В телеграмме высшего военного командования (июнь 1918 г.) следующим образом мотивировались причины отказа:

«От военного министерства мне стало известно, что морское министерство потребовало немедленного предоставления 2200 квалифицированных рабочих для направления их на императорские верфи в Данциге и Вильгельмсгафене и на верфь Райхерштига в Гамбурге и, сверх того, еще около 900 квалифицированных рабочих — к 1 октября. Отнимать рабочую силу у армии больше нельзя, тыл должен усиленно пополнять армию, и все же он далеко не в состоянии покрыть эти потери. [491]

Заботы пополнения убыли в армии являются сейчас самым острым требованием момента. Ввиду этого едва ли будет возможно отпустить рабочих из тыла. Поэтому я еще раз прошу тщательно проверить положение с рабочей силой и по возможности обойтись собственными ресурсами. Вместе с тем прошу учесть возможность получения квалифицированных людей из нейтральных стран и в занятых областях (Ревель, Либава и т. д.)».

Еще в бытность мою командующим флотом, при моих докладах о необходимости улучшить положение с рабочей силой на императорских заводах, я наталкивался на отказы, мотивировавшиеся невозможностью получения рабочей силы. Поэтому еще тогда у меня сложилось впечатление об отсутствии тесного контакта между высшими военно-морскими учреждениями, находившимися в Берлине, и высшим военным командованием. Между тем этот контакт был необходим для регулирования обоюдных потребностей с таким расчетом, чтобы достижение общей великой задачи не вызывало никаких сомнений. Это и послужило основной причиной, побудившей меня поддерживать постоянную связь с главной квартирой с тем, чтобы добиться наилучшего использования людских и

материальных ресурсов страны.

Когда вследствие военных событий 1918 года центр тяжести военных действий целиком переместился на запад, то и для военно-морского командования уже не было оснований оставаться в центре, в Берлине, где не было возможности поддерживать тесное сотрудничество. Высшее командование должно было учитывать в своих планах значение морской войны, которое не могло оставаться неиспользованным. Если успеху подводного наступления приписывалось решающее значение, то армия могла выделить некоторые силы и передать их для осуществления задач флота. Таковы были требования момента. Конечно, в первую очередь сам флот должен был отдать на [492] постройку и снаряжение подводных лодок весь персонал, без которого он мог обойтись. Это могло быть достигнуто только путем энергичного вмешательства военно-морского командования.

Стесненное положение на нашем Западном фронте не помешало первому генерал-квартирмейстеру сделать соответствующие выводы, когда ему была доказана реальная возможность осуществления новой программы постройки подводных лодок при условии направления на заводы 40–60 тысяч рабочих. В ближайшие месяцы, для ускорения выпуска находившихся уже в постройке лодок, можно было обойтись значительно меньшим количеством рабочих.

Для подготовки кадров для новых подводных лодок необходимо было в большей мере, чем это практиковалось до сих пор, прибегать к использованию личного состава флота, и приступать к этому необходимо было немедленно, так как подготовка командиров и вахтенных офицеров для службы на подводных лодках требовала нескольких месяцев на ознакомление с техническим устройством лодок и на приобретение необходимого искусства в стрельбе торпедами.

Все находившиеся в отечественных водах подводные лодки, а также подводные крейсера были подчинены командованию флотом. Благодаря этому командующий подводными лодками приобрел необходимое влияние на вопросы комплектования всего личного состава подводных лодок, и флот помогал ему в подборе подходящего персонала, так как на флоте и лежала главная ответственность за проведение и успех подводной войны.

Вместо ушедшего со своего поста статс-секретаря адмирала фон Капелле на должность статс-секретаря морского министерства был назначен бывший до того начальником управления по делам подводного плавания вице-адмирал фон Манн Тихлер, так как главной задачей этого министерства

являлось теперь ускорение постройки подводных лодок. Все [493] прочее строительство для пополнения надводных морских сил, которое не могло уже оказать никакого влияния на исход войны, было либо отменено, либо отложено, и все ресурсы кораблестроения подлежали использованию лишь для упомянутой выше единой цели.

Вскоре же после состоявшегося 10 сентября переезда военно-морского командования в главную квартиру представился случай убедиться в преимуществах непосредственного обмена мнений. Необходимо было принять решение по испанскому вопросу. Испанское правительство, находившееся в это время у власти, под влиянием Антанты обнаружило намерение отказаться от соблюдения нейтралитета и предъявило требования, которые касались подводной войны и явно поддерживали интересы Антанты. Испанское правительство заявило, что в дальнейшем за каждое потопленное в военной зоне испанское судно оно намерено подвергать конфискации соответствующий тоннаж из находившихся в испанских гаванях германских торговых судов. Мы были готовы возмещать натурой за потопленные за пределами военной зоны суда с тем, чтобы не создавать затруднений для испанского импорта, причем делать это независимо от расследования, которое должно было показать, законно или незаконно было потоплено данное судно; решение этого вопроса подлежало арбитражу. В отношении же судов, потопленных в пределах военной зоны, мы вынуждены были самым решительным образом отклонить требование об их возмещении, так как в противном случае подобные требования были бы вполне справедливо предъявлены другими нейтральными странами, от чего успехи подводной войны стали бы иллюзорными. Было бы нелепостью, если бы взамен законно потопленных судов мы стали отдавать свои собственные суда. Вопрос касался 875 000 тонн германского тоннажа, который был бы таким образом автоматически использован нейтральной торговлей, направлявшейся в Англию. Больше того, возникала еще опасность, что и эти суда станут жертвами наших [494] собственных подводных лодок. Столь же неприемлемым было и контрпредложение министерства иностранных дел, сводившееся к тому, чтобы для поддержания торгового движения в пределах военной зоны Испания сводила свои торговые суда в конвои, которые не должны были подвергаться нападениям наших подводных лодок. Устные переговоры между высшим военным командованием, министерством иностранных дел и военно-морским командованием привели к соглашению относительно того, в какой мере можно было идти навстречу Испании, отнюдь

не нарушая принципа, положенного нами в основу объявления о запретной зоне, хотя бы это и привело Испанию в стан наших противников. Между тем совещания властей в Берлине, продолжавшиеся в течение нескольких недель, не привели ни к какому результату. Предъявленные теперь требования опять-таки были ничем иным, как следствием ранее проявленной нами в этой области уступчивости, которая могла привести лишь к дальнейшим новым требованиям.

16 и 17 сентября я осматривал Фландрский морской фронт и убедился в образцовой его подготовленности к отражению попыток неприятеля высадить десант; руководил подготовкой командующий фронтом адмирал фон Шредер. Я ознакомился также с оборудованием базы подводных лодок в Брюгге. Значение Фландрского фронта заключалось в том, что он обеспечивал защиту с фланга, которая стала необходимой вследствие того, что фронт армии упирался в берег. Для того чтобы предупредить здесь нападение с тыла путем высадки десанта, все побережье от Ньюпорта (в устье Изера) до голландской границы было сильно укреплено. Зеебрюгге, соединенный глубоким морским каналом с более удаленным от берега Брюгге, служил опорным пунктом для подводных лодок. Так как атаки на фландрскую укрепленную позицию следовало ожидать главным образом с моря, защита береговых укреплений выпала на долю флота. Оборона на крайнем правом фланге армии, тесно связанная с береговой обороной, также была поручена [495] личному составу флота, сведенному в матросские полки. Эта позиция признавалась самими англичанами до такой степени прочной, что до сих пор они не рисковали высылать боевые корабли для обстрела завода и шлюзов. Они построили специально приспособленные для этого корабли — мониторы с небольшой осадкой и с крупнокалиберной артиллерией, но при многократно предпринимавшихся попытках им не удалось нанести нам серьезного вреда. Зато морская база, в которую со временем превратился Брюгге, до такой степени тревожила англичан, что они не остановились перед необходимостью пойти на огромные жертвы, понесенные в различных сражениях во Фландрии, чтобы прорвать в этом пункте наш фронт.

Единственная попытка, предпринятая ими в ночь с 22 на 23 апреля 1918 г. с целью закупорить морской канал у Зеебрюгге и гавань в Остенде и тем лишить наши подводные лодки возможности выходить в море, англичанам не удалась. Весьма энергичная атака, предпринятая под прикрытием искусственного тумана, была отражена благодаря бдительности наших сторожевых постов. Два устаревших легких крейсера, проникших

до устья канала, были потоплены прежде, чем они достигли ворот шлюза, которые остались невредимыми. Препятствие, которым являлись эти два крейсера, лежавшие на фарватере, можно было обходить, так что сообщение между гаванью Зеебрюгге и судоремонтным заводом в Брюгге ни на один день не было прервано.

Не добился цели и другой крейсер «Виндиктив», командир которого, весьма искусно маневрируя, пристал к молу, чтобы высадить там отряд из 400 солдат морской пехоты. Понеся тяжелые потери, крейсер вынужден был отойти; сойти на мол удалось лишь сорока десантникам, и все они, за исключением одного капитана и 12 солдат, были убиты в упорном бою.

Высланные одновременно к Остенде корабли «Бриллиант» и «Сириус» не достигли цели; охваченные пожаром, они затонули восточнее мола. Английской подводной лодке удалось [496] достигнуть железного виадука, соединявшего мол Зеебрюгге с берегом, и взорвать его ферму, так что связь между внешней частью мола и берегом на некоторое время была прервана. Намерение отрезать таким образом путь подкреплению и тем вернее победить эту охрану не достигло своей прямой цели благодаря храбрости дежурных частей охраны.

Против подобных внезапных нападений нет вполне надежных средств защиты, так как расположенным дальше от берега береговым батареям ночью и в тумане трудно своевременно потопить приближающиеся брандеры.

Приходилось считаться с возможностью повторения подобных попыток, поэтому оборона мола была еще более усилена, так что новая попытка, конечно, была бы также безуспешна. От постановки оборонительных минных заграждений, с помощью которых можно было бы задержать нападающие корабли далеко в море, мы отказались, так как это могло представить опасность и для наших собственных подводных лодок.

Хотя в это время и не было заметно признаков скорого наступления на сухопутном фронте, но все же, в связи с общей обстановкой и при недостаточности находившихся в нашем распоряжении резервов, сухопутный фронт, прикрывавший доступ с суши к базе подводных лодок, мог быть прорван. Это было бы тем более вероятно, если бы неприятелю стало известно, что на последнем этапе войны мы собирались сделать ставку на подводные лодки. Потеря Брюгге явилась бы для хода подводной войны весьма чувствительным ударом, особенно по той причине, что мы не могли бы пользоваться услугами тамошнего судоремонтного завода, на котором было занято около 7000 рабочих. Сами лодки могли бы выходить в море из портов

Северного моря, так что с этой утратой им можно было примириться.

В достигнутых до тех пор результатах подводной войны на долю фландрских лодок приходилось 23 % от общего количества потопленного тоннажа. В общей сложности они потопили [497] 3 342 000 тонн, куда не входят потери, понесенные неприятелем на минах[163].

18 сентября я имел беседу с генералом Людендорфом по вопросу об опасности, угрожавшей Фландрской позиции. Мне было сообщено, что общая обстановка сможет вынудить нас очистить Фландрию. С учетом подготовительных мероприятий, проведенных Фландрским флотским корпусом, потребовалось бы 8—14 дней на эвакуацию находившихся там ценных запасов военного снаряжения и оборудования судоремонтного завода. Поскольку высшее военное командование не было уверено в том, что ему удастся своевременно предупредить нас о приближении этого срока, а непосредственной опасности еще не усматривалось, в целях возможно более долгого базирования подводных лодок на Фландрию военно-морское командование взяло на себя риск потерь на случай, если бы потребовалась более быстрая эвакуация. Высшее военное командование обещало все же своевременно предупредить нас о признаках, которые указывали бы на необходимость очищения Фландрии. По всем этим соображениям мы старались не увеличивать находившихся там запасов, а лишь поддерживать их количество на строго необходимом уровне.

В течение сентября продолжались переговоры с промышленниками и кораблестроительными заводами по вопросу о перспективах расширенной программы постройки подводных лодок. 24 сентября морское министерство смогло сообщить военно-морскому командованию, что в основном программа была выполнима.

В связи с повышенным значением подводных лодок, чтобы дать еще один толчок к достижению благоприятного исхода [498] войны, я предложил кайзеру посетить школу подводного плавания в Киле. Кайзер выехал с этой целью 23 сентября из главной квартиры в Киль и 24-го осмотрел торпедную мастерскую и значительно расширенные сооружения императорской верфи.

В начале войны торпедная мастерская в Фридрихсорте была единственным местом изготовления наших торпед; во время войны к изготовлению торпед был привлечен механический завод Л. Шварцкопфа в Берлине, занимавшийся ранее производством торпед, и другие заводы. Под руководством директора торпедной мастерской контр-адмирала Геринга удалось не только полностью

удовлетворять чрезвычайно возросшие требования, предъявлявшиеся к производству торпед и поддерживать на должной высоте запасы торпед для флота и миноносцев, но и весьма значительно усовершенствовать конструкцию этого оружия. В то время как корабли II эскадры (типа «Дойчланд») и устаревшие миноносцы одновременной постройки снабжались еще торпедами, имевшими заряд пироксилина в 120 кг, дальность действия 2200 м и скорость 24 узла, теперь на большинстве кораблей имелись торпеды диаметром в 50 см, с дальностью действия 10 300 м и со скоростью движения в 28 узлов. На новейших кораблях «Баден» и «Байерн» дальность действия повысилась до 16 500 м, при скорости хода в 25½ узла и диаметре в 60 см. Вес заряда у новейших торпед был повышен до 250 кг, а сам заряд состоял из взрывчатого вещества, разрушительная сила которого была втрое больше, чем у пироксилина.

Школа подводного плавания обосновалась в Экенферде. Здесь команды новых подводных лодок должны были знакомиться с вооружением лодок и их обслуживанием и особенно — обучаться стрельбе торпедами. Все вновь отстроенные лодки поступали на некоторое время в школу подводного плавания для прохождения предварительной подготовки к предстоявшей им боевой деятельности. Экенфердская бухта, [499] благодаря ее ровным и вместе с тем большим глубинам, была очень удобна для практических погружений лодок. Кроме того, в силу ее отдаленности она очень мало посещалась судами и не была, как Кильская гавань, закрыта заграждениями, проход через которые всегда был связан с потерей времени. В расположенной перед ней Кильской бухте могли производиться учебные атаки в крупном масштабе и в условиях боевой обстановки. Для этой цели инсценировались даже конвои, окружавшиеся, по английскому образцу, соответствующей охраной; применялась также раскраска пароходов, выработанная с течением времени на английских судах для введения в заблуждение наблюдателей у перископов. Этот способ фигурной окраски, при котором применялись самые разнообразные сочетания цветов, имел целью исказить представление как о размерах парохода, так и о направлении его движения с тем, чтобы затруднить стрельбу торпедами.

В это время в школе обучалось свыше 200 офицеров, подлежавших назначению на подводные лодки в качестве командиров или вахтенных офицеров. Школой руководил капитан 3 ранга Эшенбург; он сумел дать слушателям школы подводного плавания отличное образование, которое должно было способствовать избежанию потерь подводных лодок, а также

достижению наибольшего возможного числа попаданий торпедами. Он добился этого несмотря на то, что число находившихся в его распоряжении подводных лодок было очень невелико, так как все вполне готовые лодки высылались в море.

В это время никто из нас не подозревал, что положение на сухопутном фронте вынуждало как можно скорее прекратить всякие военные действия и что через несколько недель нам придется отказаться от подводной войны.

На следующий день, на обратном пути в главную квартиру через Берлин, мы получили известие о разгроме болгарского фронта, что вызвало серьезнейшие опасения за возможность дальнейшего сопротивления наших союзников и ставило под [500] угрозу наш юго-восточный фронт. Это известие побудило кайзера утром 29 сентября возвратиться в Спа после непродолжительного пребывания а Касселе.

При встрече по пути в Спа со статс-секретарем по иностранным делам фон Гинце он сообщил мне, что положение стало чрезвычайно серьезным и еще сегодня в первой половине дня у кайзера состоится совещание по вопросу о дальнейших мероприятиях. Несмотря на то, что я высказал желание участвовать в этом совещании, этого не случилось, и только днем я узнал о том, что произошло. Генерал Людендорф сообщил мне, что главнокомандующий доложил кайзеру о том, что военное положение требует немедленного заключения перемирия и начала мирных переговоров. Последствия, которые будет иметь перемирие для внутренней политики, будут учтены канцлером.

Мы не стали вдаваться в подробности. Я понимал, какие чувства должен был испытывать генерал, который после нескольких лет победоносной борьбы увидел теперь, к какому финалу привела вся его деятельность, проводившаяся с такой несравненной силой воли. Я ограничился поэтому вопросами, имевшими неотложное значение для флота.

Речь шла об очищении Фландрии и об осуществлении большой программы строительства подводных лодок. Об удержании Брюгге для целей подводной войны теперь нечего было и думать. Зато генерал Людендорф просил сохранить в силе план усиления подводного оружия. Угроза, заключавшаяся в этом оружии, могла бы оказаться в равной мере полезной для достижения перемирия на желательных для армии условиях и необходимой в том случае, если бы пришлось напрячь все усилия в ответ на отклонение наших условий.

Тотчас после этого я отправился к кайзеру, чтобы получить его согласие на очищение фландрских опорных баз подводных лодок и на сохранение в силе наших намерений относительно

постройки подводных лодок. Согласие было получено. [501]

Пекле того, как были разрешены вопросы, касавшиеся флота, кайзер сказал мне приблизительно следующее.

«Мы проиграли войну. Армия и народ вели себя блестяще, чего нельзя, к сожалению, сказать о политиках. Государственный канцлер сообщил, что он должен уйти. Трудно будет найти подходящего кандидата. Новый кабинет должен быть образован на более широких началах, и в его состав должны также войти и представители левых партий».

Еще в тот же вечер флотскому корпусу был дан приказ очистить опорные базы подводных лодок и приступить к планомерной эвакуации Фландрии; высшее военное командование учитывало, что очищение Фландрии будет производиться шаг за шагом; оставление Антверпена пока не предусматривалось.

1 октября в Кельне состоялось заседание с участием представителей промышленности и кораблестроения; присутствовали также статс-секретарь морского министерства фон Манн и представитель высшего военного командования полковник Бауер. Достигнуто было общее согласие по вопросу об осуществимости расширенной программы постройки подводных лодок при условии предоставления рабочих, в общем количестве в 69 000 человек, которые будут непосредственно заняты на кораблестроительных заводах. В 1918 г. из них требовалось сперва лишь 15–20 тысяч человек. В необходимом сырье в промышленности недостатка не ощущалось. Конечно, заводы, которые до этого времени были заняты другими заказами, как, например, по сооружению мостов в Румынии, должны были быть освобождены от всех этих работ.

Представитель высшего военного командования выразил готовность армии всеми мерами поддержать это начинание.

Я не считал себя вправе давать пояснения об изменившемся положении на фронте, но указал, что сохранение этого плана соответствовало единодушному желанию военного и военно-морского командований. [502]

5 октября новым государственным канцлером, принцем Максом Баденским, была послана президенту Соединенных Штатов нота с предложением о мире. При военно-морском командовании для предстоящих переговоров о заключении перемирия была создана соответствующая комиссия, которая должна была приступить к работе совместно с комиссией, назначенной высшим военным командованием.

6 октября я имел разговор с генералом Людендорфом. Желая наметить общую линию поведения в предстоявших переговорах, я

задал вопрос, на какие уступки согласится пойти военное командование для достижения перемирия, и высказал предположение, что эти уступки не пойдут слишком далеко и что в случае надобности мы должны вновь взяться за оружие с надеждой на успех. Генерал Людендорф подтвердил наличие этой основной точки зрения. Он сказал, что высшее военное командование готово будет согласиться на частичную эвакуацию занятой на западе территории, на первый случай — примерно до линии Брюгге — Валансьен, затем — до линии от Антверпена западнее Намюра до Мааса. С требованием отдать неприятелю Мец высшее военное командование согласиться не могло бы. Государственный канцлер хотя и желал бы дальнейших уступок, но ввиду технических трудностей присоединился к предложению высшего военного командования.

Для флота был важен вопрос, придется ли прекратить подводную войну на время перемирия. Поскольку министерство иностранных дел заявило, что без этого условия нельзя будет добиться перемирия, я выразил готовность прервать подводную войну на время перемирия, но подчеркнул, что взамен этого необходимо выговорить взаимные уступки в виде предоставления нам права на доставку в Германию ценных судов, находившихся в иностранных портах, а также сырья и продовольствия. Было бы несправедливо продолжать блокаду после того, как мы прекратили подводную войну. [503]

Относительно использования флотского корпуса было решено, что части, пригодные для действий в поле (полки, сформированные из матросов, и полки морской пехоты, а также подвижные батареи артиллерийских полков, укомплектованные матросами), будут предоставлены в распоряжение армии, а весь остальной персонал будет возвращен флоту. Таким образом, Фландрский флотский корпус перестал существовать. Он был образован 3 сентября 1914 г. в виде флотской дивизии под командой адмирала фон Шредера и с честью участвовал 10 октября 1914 г. во взятии Антверпена. 8 ноября 1914 г. флотская дивизия была развернута во флотский корпус. Его командование обосновалось в Брюгге. Пехота флотского корпуса состояла из трех полков матросов и из морской пехоты. Именно последняя и участвовала со славой в больших сражениях, развернувшихся во Фландрии в 1916-м и 1917 гг. Приморский фронт был занят матросскими артиллерийскими полками. Там было установлено тридцать орудий самых крупных калибров, в том числе пять 38-см и четыре 30,5-см, кроме того, большое количество скорострельных орудий от 21 до 10,5-см калибра. До сих пор они отбивали все атаки с моря.

Фландрская флотилия подводных лодок была образована 29 марта 1915 г. В ее составе числилось одновременно до тридцати семи подводных лодок. Крупные итоги ее деятельности были достигнуты ценой тяжелых потерь, так как против этих лодок была направлены наиболее энергичные оборонительные мероприятия противника.

Во Фландрии действовали, кроме того, две флотилии больших миноносцев и многочисленные тральщики. Они неоднократно отличались в ночных набегах в Английском канале и у английских берегов при обстреле укрепленных пунктов (Маргейта, Дувра и Дюнкерка). Они постоянно требовались для уничтожения заграждений, которые ставились для затруднения нашим подводным лодкам выходить в море. Число потерь и повреждений, причиненных этим миноносцам минами и [504] бомбами с самолетов, также было значительно выше, чем на прочих театрах военных действий.

Эвакуация завода из Брюгге и установок из Зеебрюгге была осуществлена планомерно и без помех. Плавающий состав морских сил возвратился через Северное море в Вильгельмсгафен. Одиннадцать больших, тринадцать малых миноносцев и все подводные лодки, за исключением четырех, были уже отпущены и прибыли туда без всяких происшествий. Четыре миноносца, которые для совершения перехода нуждались еще в некотором ремонте, должны были выйти в ближайшие дни. Четыре подводные лодки и два больших миноносца, как неспособные к совершению перехода, пришлось уничтожить. На заводе в Генте находилось еще три больших миноносца, состояние которых не позволяло им совершить переход через Северное море; они должны были быть переведены в Антверпен, либо взорваны, либо интернированы в Голландии. Быстроходные торпедные катера, которые еще в августе произвели успешное нападение на рейде Дюнкерка, ушли в Антверпен, откуда они были отправлены по железной дороге в Киль. Гидропланы флотского корпуса возвратились в Северное море воздушным путем. Сухопутные самолеты и истребители, подобно другим частям флотского корпуса, способным действовать в поле, поступили в распоряжение командования IV армией. Из тяжелых орудий приморского фронта удалось вывезти лишь десять 28-см орудий железнодорожного типа, а остальные орудия при очищении батарей пришлось взорвать.

Подобно тому, как наше отступление на западном фронте имело своим последствием потерю опорных баз во Фландрии, так и события на Балканах привели к отходу находившихся там наших морских сил, как только Турция заключила сепаратный

мир.

Линейный крейсер «Гебен» являлся последним оплотом для защиты Дарданелл. Турция имела наше согласие на передачу ей этого корабля по окончании войны, поэтому вопрос о [505] выводе крейсера из Константинополя мог быть поднят лишь в том случае, если бы возникла опасность захвата его англичанами. В интересах нашего военного престижа этого следовало избежать, с чем согласился также и государственный канцлер. В соответствии с этим командующий морскими силами в Средиземном море вице-адмирал фон Ребейр-Пашвиц получил распоряжение отослать «Гебен» в Севастополь, если дальнейшее пребывание крейсера в Константинополе станет бесполезным.

В Севастополе находилась отдельная морская команда, пытавшаяся привести в порядок переданные нам русскими (по договору от 2 декабря) военные корабли. Из их числа линейный корабль «Воля» и несколько миноносцев и тральщиков должны были быть готовыми в первую очередь, так как они предназначались для конвоирования многочисленных транспортов с войсками, которые должны были направляться из портов Кавказа и южной России через Черное море в румынские гавани.

Развитие событий в Турции привело к тому, что сохранить в наших руках «Гебен» не удалось. Чтобы добиться более благоприятных условий перемирия, которые позволяли бы нам вывезти наши войска из Сирии, наше правительство решило передать «Гебен» Турции. Англичане поставили это главным условием, чтобы иметь, таким образом, возможность овладеть кораблем.

В Средиземном море деятельность наших подводных лодок продолжалась и в октябре, но при этом были приняты подготовительные меры для своевременного очищения Полы и Катарро. Командующему, капитану 1 ранга Пюллену, было предоставлено право решить этот вопрос самостоятельно. 28 октября исправные лодки вышли обратно в Германию. Всего там находилось двадцать шесть подводных лодок, из которых десять пришлось взорвать, так как их нельзя уже было отремонтировать. [506]

Таким образом, для дальнейшего ведения подводной войны, если бы в этом еще встретилась надобность, мы должны были бы всецело ограничиться отечественными базами, находившимися в Северном и Балтийском морях. В силу этого обстоятельства пришлось бы высылать отсюда лодки как для действий против судоходства у французских берегов, так и для операций вокруг Британских островов; но благодаря этому сосредоточенные

усилия всех подводных лодок могли бы быть направлены против единой главной цели.

Новое правительство, образованное в начале октября и возглавляемое принцем Максом Баденским, своим обращением к президенту Вильсону с предложением мира взяло на себя задачу добиться скорейшего прекращения военных действий и вместе с тем приемлемых условий мира. Однако избранный путь и образ действий во время переговоров не привели к желанной цели. Все далее и далее идущие требования наших противников, стремившихся довести нашу силу сопротивления до состояния полного разоружения, ясно обнаруживались на трех этапах переговоров. Они могли стать для нас многозначащими поворотными пунктами, если бы правительство решилось вовремя охладить непомерно возросшие требования, как это было обещано 5 октября во вступительной речи государственного канцлера, закончившейся следующими словами:

«Я знаю, что результат мирного предложения застанет Германию сплоченной и преисполненной твердой решимости либо заключить честный мир, исключающий всякие признаки эгоистического нарушения чужих прав, либо вступить в последний бой на жизнь или на смерть, бой, на который наш народ вынужден будет пойти, не будучи в том повинным, если ответ воюющих с нами держав на наше предложение будет продиктован простым желанием уничтожить нас». [507]

Характер принимавшихся правительством решений, справки и советы, которые давались призванными для этого военными властями, могут быть обрисованы следующим образам.

На нашу первую просьбу о мирном посредничестве от 5 октября был получен 8 октября ответ: никаких переговоров о перемирии до тех пор, пока германские войска находятся на неприятельской территории.

12 октября наше правительство отвечает: мы готовы для заключения перемирия пойти навстречу предложению президента об эвакуации.

Следующая нота Вильсона от 14 октября содержит требования о прекращении операций подводных лодок против пассажирских пароходов и об изменении формы правления в Германии.

Ответ германского правительства от 21 октября:

«Подводным лодкам дано распоряжение не применять торпед против пассажирских пароходов. Ответственность государственного канцлера перед народным представительством будет создана и гарантирована в законодательном порядке».

На это Вильсон 23 октября сообщил:

«Считается целесообразным обсуждать только такие условия перемирия, которые гарантируют Соединенным Штатам и их союзникам возможность принудить Германию к выполнению любого предписания, если оно будет сочтено необходимым, а также лишают Германию возможности возобновить военные действия».

Далее совершенно открыто высказывались требования об уничтожении монархии: «в противном случае мирные переговоры не могут иметь места и будет потребована полная сдача». [508]

В вопросе о принятии нами первого требования, касавшегося очищения занятых территорий, решающее значение имела позиция, занятая высшим военным командованием; оно заявило о своем согласии с текстом нашей ответной ноты от 12 октября. Соображения флота об опасности, возникавшей для германского промышленного района и для нашей базы подводных лодок в Эмдене, в случае передвижения фронта на восток, не могли уже иметь решающего значения после того, как выяснилось, что армия больше не в состоянии была удерживать Западный фронт. Именно по этой причине и возникла необходимость заключить перемирие. Идя навстречу этой необходимости, флот согласился на прекращение подводной войны на время перемирия, хотя все выгоды при этом выпадали на долю неприятеля, если одновременно не прекращалась или не ослаблялась в необходимой мере английская блокада.

Новое требование Вильсона от 14 октября шло значительно дальше, так как неизбежным следствием требования щадить пассажирские пароходы было прекращение подводной войны. Однако Вильсон вовсе не обещал одновременного прекращения военных действий, а заявлял, что он лишь тогда согласится приступить к переговорам, когда эти предварительные условия будут нами выполнены. Таким образом, мы должны были выпустить из своих рук главное оружие, в то время как наши противники продолжали бы свои военные действия и могли сколько угодно затягивать ход переговоров.

Можно было ожидать, что правительство пойдет на уступку и будет щадить пассажирские пароходы, так как с внешней стороны она была совершенно несущественной. По своим же последствиям эта уступка могла приобрести огромное значение, так как возврат к применению подводных лодок для крейсерской войны был бы равносилен потере лодок как средства борьбы, о чем свидетельствовал имевшийся уже в этом отношении опыт. Кроме того, было очевидно, что в случае продолжения военных действий сделанная теперь уступка лишила [509] бы нас возможности вернуться к неограниченной подводной войне. Поэтому точка

зрения флота в связи с получением этой новой ноты была такова: пожертвовать подводной войной, если в компенсацию за это наша армия получит перемирие, в противном же случае — настоятельно отсоветовать какие бы то ни было уступки.

16 октября в Берлине мне представился случай посетить нового государственного канцлера и высказать ему мое мнение, которое, как мне показалось, встретило с его стороны сочувствие. Он пригласил меня на следующее утро на заседание военного кабинета, на котором генерал Людендорф должен был сделать доклад о военном положении, на основе которого правительство собиралось вынести решение о позиции, которую следовало занять в отношении ноты Вильсона.

Разъяснения, сделанные на этом заседании относительно возможности нашего дальнейшего сопротивления, способствовали значительному ослаблению первого неблагоприятного впечатления, создавшегося 29 сентября. Содержание ответной ноты Вильсону было обсуждено в общих чертах. Все единодушно считали, что упреки в бесчеловечности и тому подобные обвинения следует отклонить, а разорение областей, подлежавших очищению, равно и гибель мирных граждан, направлявшихся на пароходах в пределы военной зоны, являлись неизбежным следствием войны. Предлагалось просить президента немедленно положить конец ужасам войны на суше и на море, заключив для этого перемирие. Вместе с тем следовало просить Вильсона открыто перечислить его условия, сообщив ему, что Германия не намерена пойти на унизительные для нее условия. По общему мнению, тон этого ответа должен был оказать сильное влияние на состояние духа в народе и армии.

Теперь должно было выясниться, намерен ли был президент честно вести переговоры на основе своих четырнадцати пунктов, или же он стремился свыше всякий меры ухудшить [510] наше военное положение путем затягивания переговоров и предъявления все новых и новых требований. В последнем случае германский народ должен был быть готов возобновить борьбу за свое существование и вести ее до последней крайности.

На следующий день я явился с докладом к кайзеру, знавшему уже о ходе заседания со слов генерала Людендорфа. Веря в то, что правительство не изменит своего решения, принятого 17 октября, генерал Людендорф возвратился в главную квартиру. Я считал необходимым договориться с кайзером о характере действий флота на случай, если нам по каким-либо причинам придется все же приостановить на время или вовсе прекратить подводную войну. Если же военные действия на суше будут продолжаться, то флот не имел права оставаться безучастным

зрителем, а наоборот, должен был пытаться сделать все возможное, чтобы облегчить положение армии. Кайзер согласился со мной, что в этом случае следует предоставить флоту свободу действий.

Меня удивило замечание, сделанное в конце доклада представителем министерства иностранных дел, советником посольства фон Грюнау. Он задал вопрос сопровождавшему меня начальнику моего штаба фон Леветцову о том, нельзя ли в ответной ноте высказаться в том смысле, что в дальнейшем подводная война будет вестись на основе призового права. Судя по этому, министерство иностранных дел не имело намерения добиться заключения перемирия в обмен на прекращение подводной войны, поэтому я решил оставаться в Берлине, чтобы убедиться в том, что текст ответной ноты соответствовал принятому 17 октября решению.

19 октября в военном кабинете состоялось обсуждение проекта ответной ноты, составленного статс-секретарем по иностранным делам доктором Зольфом. В противоречии с тем, о чем было условлено 17 октября, в текст была включена следующая фраза: [511]

«Подводная война будет вестись на основе призового права с обеспечением жизни лиц, не имеющих военного звания».

Вице-канцлер фон Пайер самым решительным образом возражал против этого проекта, как показателя полной сдачи и признания наших прежних действий противозаконными. Нельзя отказываться от подводной войны, говорил он, и флот не должен прекращать войны раньше армии. К тому же и весь тон ноты не соответствовал существовавшему в стране настроению. В том же смысле высказались статс-секретари Гребер и Эрцбергер.

Я предложил иную формулировку, при которой подводная война могла быть принесена в жертву только в обмен на перемирие.

«Германское правительство заявляет о своем согласии очистить занятые районы. Далее оно заявляет о готовности одновременно прекратить подводную войну. При этом оно исходит из предположения, что детали этих предварительных мероприятий и условия перемирия будут определены и обсуждены военными экспертами».

Большинство представителей правительства присоединилось к точке зрения, которой придерживались вице-канцлер фон Пайер и я. Статс-секретарю Зольфу было предложено подготовить к дневному заседанию новый проект, составленный в этом духе.

Перед началом заседания было выслушано мнение приглашенных для этого послов — графа Вольфа Меттерниха,

графа фон Брокдорф-Ранцау и доктора Розена, причем представители флота вначале не присутствовали на этом совещании. Заявления, сделанные послами, очень скоро заставили военный кабинет совершенно изменить свое прежнее мнение. Речь теперь шла о [512] том, чтобы пожертвовать подводной войной без всякой компенсации. В новом проекте ноты толковалось о безоговорочном намерении щадить пассажирские пароходы.

Я еще раз высказал серьезное опасение по поводу этой слишком поспешной уступчивости, которая позволит Вильсону затягивать переговоры, и в то время как подводные лодки вынуждены будут бездействовать, нажим на армию будет продолжаться. Вместе с тем мы признаемся, что до сих пор действовали неправильно, и освободим в Англии сотни тысяч людей, которых до сих пор удерживала подводная война. Однако мне не удалось отстоять мою точку зрения. Переданное государственному канцлеру по телеграфу категорическое заявление высшего военного командования о том, что оно ни в коем случае не может согласиться на отказ от подводной войны ради надежды на заключение перемирия, — также не могло ничего изменить в решении кабинета. Создалось мнение, сводившееся к тому, что кабинет не может взять на себя ответственность перед германским народом за разрыв переговоров с Вильсоном, между тем этот разрыв будет неизбежным следствием нашего отказа пойти на требуемые Вильсоном безоговорочные уступки.

Принятая на вечернем заседании окончательная редакция ноты содержала теперь следующее:

«Чтобы устранить все, что может помешать делу мира, всем командирам подводных лодок, по собственному побуждению германского правительства, категорически запрещено торпедировать пассажирские суда».

Я заявил военному кабинету, что для лояльного соблюдения этого обещания необходимо немедленно отозвать все подводные лодки, высланные для ведения войны против торговли.

Чтобы отдать этот приказ, я должен был получить согласие кайзера. Император был до такой степени убежден в [513] тяжелых военных последствиях этой меры, что он старался еще использовать свое личное влияние на канцлера с тем, чтобы изменить решение кабинета. Кайзеру не удалось, однако, переубедить государственного канцлера. После этого кайзер передал мне через заместителя начальника морского кабинета, что государственный канцлер представил ему положение в таком виде, что придется пожертвовать подводной войной.

Также не имела успеха и моя вторичная попытка уговорить канцлера внести в ноту указание хотя бы о некоторой отсрочке делаемой нами уступки. Он заявил, что мы в не таком положении, чтобы ставить еще какие-либо условия, флот должен покориться неизбежности и во всяком случае избегать инцидентов. Я заверил канцлера, что мы будем к этому стремиться и добавил, что отзываю поэтому все подводные лодки, ведущие войну против торговли. Это решение об ограничении подводной войны имело очень важное значение в том отношении, что от него зависели дальнейшие оперативные мероприятия военно-морского командования, так как Флоту Открытого моря должна была быть теперь возвращена полная свобода действий.

До тех пор, пока на фронте продолжались военные действия, конца которым и не предвиделось, флот, конечно, не хотел и не мог оставаться в полном бездействии, в то время когда наши враги, которые избавились от всяких забот, связанных с подводной опасностью, усиливали свой нажим на нашем западном фронте. Успех на море должен был оказать благоприятное влияние на содержание мирных условий и поднять настроение в стране. Следовало учитывать, что требования неприятеля будут сообразоваться с силой сопротивления, которое мы могли еще ему оказать, и что всякое ослабление противника было бы нам на пользу.

В результате освобождения подводных лодок от ведения войны против торговли наступательная сила нашего флота значительно возросла, и было весьма вероятно, что при удачном [514] выборе места атаки исход операций флота был бы благоприятным.

Если бы при этом наш флот понес некоторые потери, то можно было предполагать, что и противнику был бы нанесен соответствующий урон. Однако у нас осталось бы достаточно сил, чтобы обеспечить возобновление подводной войны в Северном море в том случае, если бы ход переговоров вызвал необходимость продолжения борьбы всеми имеющимися в распоряжении средствами.

21 октября, одновременно с посылкой ноты Вильсону, подводные' лодки получили распоряжение возвратиться, а начальнику штаба военно-морского командования было приказано держать командование флота в курсе происходивших переговоров и передать ему приказ: «Флоту Открытого моря выйти в море для атаки и боя с английским флотом». Командующий флотом адмирал фон Хиппер имел уже готовые планы для подобных выходов в море, так как их необходимость была предусмотрена. Предпочтение было отдано утвержденному

мною плану, составленному для действий в Английском канале. Подводные лодки должны были успеть занять назначенные им позиции, а большому количеству крейсеров предстояла приемка мин, которые предполагалось поставить на вероятных путях противника. На все эти приготовления ушло еще несколько дней, и наконец 28 октября флот сосредоточился для осуществления операции на внешнем рейде Вильгельмсгафена.

Тем временем, 24 октября стала известна ответная нота президента Вильсона, весьма недвусмысленно требовавшая полной капитуляции. Побуждаемый теми же чувствами, что и высшее военное командование, я, по приглашению генерал-фельдмаршала и генерала Людендорфа, отправился с ними в Берлин, чтобы быть там и в случае надобности принять участие в обсуждении новой ситуации. Мы не могли себе представить никакого иного выхода для правительства, кроме отклонения [515] этого нового требования Вильсона, как не соответствовавшего достоинству нации и ее вооруженных сил.

Днем 25 октября, непосредственно после приезда генерал-фельдмаршала и генерала Людендорфа в Берлин, кайзер вызвал их к себе. Из этого свидания генерал Людендорф вынес такое впечатление, что кайзер согласятся с предложениями правительства, так что нам оставалось лишь попытаться выяснить у вице-канцлера фон Пайера (сам государственный канцлер был болен), каковы же будут решения правительства.

Эта беседа произошла 25-го вечером, но против ожидания она во всех отношениях имела отрицательные результаты. Несмотря на самые настойчивые стремления, генералу Людендорфу, поддержанному фельдмаршалом и мною, не удалось убедить господина фон Пайера в том, что наша национальная и воинская честь заставляет нас отклонить непомерные требования Вильсона. Фельдмаршал и генерал Людендорф заявили, что если это произойдет, то они продержатся на западном фронте всю зиму. Все было напрасно. Господин фон Пайер не желал верить данным, приведенным Людендорфом, он хотел посоветоваться с другими генералами с фронта. Но прежде всего он потерял всякую веру в силу сопротивления народа и армии.

Эти безуспешные переговоры пришлось прекратить, так как вице-канцлера невозможно было склонить на уступки. Даже на вопрос о том, будет ли народ призван к последнему бою, если по получении точных условий выяснится, что они равноценны капитуляции, господин фон Пайер ответил: «Вначале придется посмотреть, каково будет тогда положение».

На состоявшемся на следующий день докладе фельдмаршала и генерала Людендорфа кайзер принял просьбу генерала

Людендорфа об отставке.

Ответ правительства на последнее требование Вильсона гласил: [516]

«Германское правительство ознакомилось с ответом президента Соединенных Штатов. Президент осведомлен о глубоких переменах, происшедших и происходящих в конституционной жизни Германии. Переговоры о мире будут вестись народным правительством, пользующимся общественным доверием и действующим на основе обеспеченных конституцией полномочий. Военные власти также подчинены правительству. Германское правительство вправе теперь ждать согласия на предложение о перемирии, за которым должен последовать справедливый мир, обусловленный президентом в сделанных им заявлениях».

Надежды, которые правительство еще, видимо, питало после этого на благоприятный ход переговоров, были обмануты. Генерал Людендорф предсказывал, что наши постоянные уступки должны были привести к злополучному концу, так как правительство не позаботилось поддержать в народе бодрость духа, которая позволила бы выдержать последнее испытание. Это предсказание в полной мере оправдалось.

Самое горькое разочарование пришлось при этом испытать со стороны экипажей военного флота. Они прониклись убеждением в том, что сопротивление невозможно и они будут напрасно принесены в жертву; это ошибочное мнение укрепилось, так как в действиях правительства не видно было стремления к совершению смелого подвига.

Возмущение вспыхнуло 29 октября, когда командующий флотом приказал готовиться к съемке с якоря для выполнения намеченной операции. Смысл и цель операции, как всегда, перед выходом в море сохранялись от команды в тайне. Мятежом вначале были охвачены лишь команды нескольких линейных кораблей и линейных крейсеров, но характер этих волнений вынудил командующего флотом отказаться от намеченного плана. Он надеялся, что спокойствие на кораблях восстановится после того, как зачинщики будут свезены на берег [517] и подвергнуты предварительному заключению в Вильгельмсгафене. Вполне надежными оставались команды миноносцев и подводных лодок.

По поводу этих событий командующий флотом донес 2 ноября военно-морскому командованию, что здесь имело место большевистское движение, руководимое на бортах кораблей членами социал-демократической независимой партии, центр которой находился, по-видимому, на берегу, в Вилыельмсгафене.

Агитационным средством явилась ходячая фраза: «Правительство хочет мира, а офицеры его не желают». Всякие боевые действия флота, вызывая раздражение противника, должны были препятствовать делу мира, поэтому офицеры стремились продолжать их. Офицеры желали вывести флот в море и дать его уничтожить без всякой пользы или даже сами собирались его уничтожить.

После того, как 29 января появились первые признаки неповиновения, движение успело разрастись, так что активные действия флота, казалось, стали неосуществимыми. Командующий флотом разослал соединения по различным районам (III эскадру в Балтийское море, I эскадру на Эльбу, а IV эскадру в Яде), чтобы там восстановить на них порядок.

Казалось, в Вильгельмсгафене наступило после этого спокойствие.

Однако с приходом III эскадры в Киль, вечером 1 ноября волнения перекинулись и туда. Губернатору, адмиралу Сушону, удавалось поддерживать порядок в течение 2 и 3 ноября. Но 3 ноября восстание разрослось, не встречая решительного сопротивления. Уполномоченные, посланные правительством в Киль, не смогли восстановить спокойствие, не помог и опубликованный указ от 28 октября, в котором кайзер заявлял о своем полном согласии со всеми мероприятиями правительства. Энергичная борьба с зачинщиками, которая, быть может, вначале и имела шансы на успех, теперь могла быть осуществлена только с помощью «охранных» войсковых частей (Sicherungstruppen), [518] сформированных военным министерством. Однако и эти войска оказались ненадежными и численность их была, по-видимому, недостаточна.

О подробностях восстания, вспыхнувшего вскоре после этого во всех военно-морских базах, я уже не получал больше донесений, так как облеченные властью начальники лишились фактической власти.

Заключение

«У меня нет больше флота».

Таково было возражение, сделанное кайзером днем 9 ноября в ответ на мое заявление о том, что его отречение от престола оставит флот без вождя.

В тот же день вечером стали известны условия перемирия, требовавшие выдачи германского флота и всех подводных лодок. Нечего было ждать сопротивления этим требованиям со стороны существовавшего правительства. Оно согласилось на все, лишь бы избавиться от ненавистного «милитаризма», и отдало безоружный германский народ на милость врага.

В тот день, когда германское национальное собрание утвердило этот злосчастный мирный договор, заслуживающий вечной ненависти, — акт, происшедший в Скапа-Флоу, явился еще одним доказательством того духа, которым воодушевлялся наравне с армией наш флот в дни войны. Энергия, проявленная германским народом, который в течение 4½ лет сопротивлялся натиску подавляющих сил, удерживал неприятеля от проникновения на германскую территорию, опрокинул русского колосса и даже Англию, казавшуюся непобедимой, привел на край гибели, — эта энергия была до такой степени огромна, что победить нас можно было только самым необычным способом: мы только сами могли себя победить. [519]

Англии принадлежит честь изобретения этого способа, а выдача нашего флота представляется величайшим триумфом ее морского могущества. История найдет немного поводов для восхищения английской стратегией. Выдача наших кораблей сама по себе является лучшим доказательством того, что они оставались непобежденными вплоть до того дня, когда голод и лишения до такой степени поколебали в стране волю к продолжению борьбы, что народ, отравленный ядом неприятельской пропаганды, дал себя увлечь на путь несбыточных мечтаний, использованных революционной партией для достижения ее собственных целей. Англия удерживалась в рамках ведения войны в области экономики, что являлось с ее стороны неслыханным делом. Война против морской торговли должна была привести к удушению всего германского народа. Для этого должны были быть попраны права нейтральных стран, сила сопротивления которых перед лицом неприятельского окружения была ничтожна. Политика заключения союзов, практиковавшаяся Англией, позволяла ей морить голодом безоружное население, не опасаясь никаких протестов со стороны

цивилизованного мира. Она лицемерно отвлекала внимание от совершаемой ею гнусности, открыв одновременно клеветническую кампанию против «германских ужасов, совершаемых современными гуннами». Вместе с тем путем очень крупных финансовых операций американские интересы были переплетены с британскими.

На долю нашего флота выпала задача разорвать английскую блокаду или же причинить противнику вред, который по своим размерам превзошел бы вред, причиняемый нам английской блокадой. Этот последний путь и был нами избран. Наиболее пригодным для этого средством оказалась подводная лодка. С внутренним удовлетворением следует признать, что техническое развитие подводной лодки именно к тому моменту, когда в этом встретилась надобность, оказалось на такой высоте, что ее удалось высылать в море на далекое расстояние [520] и на длительный срок, как того требовали условия войны против торговли. Находилось немало хулителей, которые преуменьшали значение даже такого факта, как создание менее чем в 20-летний срок флота, который был способен вступить в бой с английским флотом. Эти обвинения были лишены всякого основания и свидетельствовали лишь о недостатке знаний у их авторов или об их намеренном недоброжелательстве. Конечно, и у наших кораблей были свои недостатки: ведь ни в одной стране военно-морская администрация не может похвастаться абсолютной непогрешимостью. Но эти дефекты были совершенно несущественными по сравнению с тем фактом, что материальная часть, так же как и дух и обученность личного состава, стояли на такой высоте, что наш флот смог одержать верх в бою с английским флотом. Только такая передовая промышленность, как германская, и была в состоянии создать технику кораблестроения, которая шла в ногу с развитием военного флота, а в отношении качества продукции достигла превосходных результатов. Только германской промышленности была под силу такая задача, как усиление нашего флота путем создания новейшего подводного флота, сооруженного в разгаре военных действий. Мужество экипажей подводных лодок крепло от сознания надежной постройки лодок, и с верой в свое оружие команды были готовы на все.

В противовес английскому плану войны нам не оставалось выбирать ничего иного, кроме нанесения непосредственного вреда английской торговле. При том превосходстве в силах, каким обладал английский флот, мы не в состоянии были построить большие корабли в том количестве, чтобы компенсировать неизбежные в эскадренном бою потери. Для

лучшего проведения блокады английский флот обладал еще тем преимуществом, что для боя он мог избрать удаленные от наших баз северные воды. Наученные опытом Ютландского боя англичане очистили южную часть Северного моря, предоставив нам пользоваться ею, как исходным плацдармом для наших [521] операций; и ограничились принятием оборонительных мер против подводной опасности. Они повсюду были вынуждены перейти к обороне. Нам значительно раньше следовало искать эскадренного боя, и наше командование флота совершило ошибку, не попытавшись этого сделать (в 1914-м и 1915 гг. — Прим. ред.).

Только на основе доказанного боем опыта и могло вырасти доверие к такому средству, как организация непрерывной подводной блокады Британских островов.

Чем раньше была бы со всей решительностью начата подводная война, тем больше было бы шансов на ее неуклонное проведение. Не следовало ждать до тех пор, пока не истощилось терпение нашего народа, доведенное до последней крайности действием блокады. Количество подводных лодок, которыми мы располагали к началу 1916 г., было более чем достаточным. К тому же успех подводной войны зависит не столько от количества подводных лодок, сколько от их качеств и от искусства их командиров. Для того чтобы совершенно парализовать морскую торговлю такого островного государства, как Англия, достаточно было бы даже небольшого количества подводных лодок, обладающих большой скоростью хода и способностью долго держаться в море. Так как подобный идеал в полной мере недостижим, то оставалось лишь увеличить число лодок, чтобы компенсировать их техническое несовершенство. Несмотря на то, что неприятелю был дан непростительно долгий срок для подготовки к обороне, нашим подводным лодкам удалось сделать значительно больше того, что от них ожидалось.

Мы не сумели уловить момент, когда можно было склонить Англию к уступчивости, но причиной тому был не неуспех подводных лодок, а то одобрение, которое противник, будучи уже на грани истощения, находил в образе действий политиков в Германии и в союзных с ней странах. Зачем было противнику спускать флаг, если в июле 1917 г. мы кричали, что мы желаем [522] мира, что в переводе на его язык должно было означать, что мы нуждаемся в мире; а Австрия в то же время давала понять нашим противникам, что она не в состоянии будет продержаться дольше осени. Чем затруднительнее становилось положение неприятеля, тем более сильным он старался казаться, мы же, к сожалению, поторопились бить отбой.

Еще задолго до развязки значительная часть населения была запугана предсказаниями о вредных последствиях подводной войны. Пресса и парламент были на стороне этой части населения. Повсюду открыто говорилось об отвращении, которое питали к подводной лодке руководящие государственные деятели; недаром они предоставили решение этого вопроса на усмотрение высшего военного командования, которому надлежало сообразоваться с общим военным положением. Конечно, в народе твердо укоренилось доверие к высшему военному командованию, так как высшие военачальники этого заслужили. И вот, после рассмотрения этого жизненного вопроса, у высшего военного командования, в соответствии с мнением Адмирал-штаба, созрело и окрепло решение к совершению этого действия, как единственного средства, позволявшего преодолеть сопротивление неприятеля.

Для успеха необходимо было располагать доверием и содействием всего народа и его решимостью бороться за это дело до победного конца. Но резолюция, вынесенная рейхстагом в июле 1917 г., должна была явиться для противника доказательством того, что ничего этого не существует[164].

Сейчас, по прошествии года со времени прекращения войны, день за днем множатся поступающие из английских источников доказательства того, каким безнадежным было положение в стане противника. Не зная о нашей расслабленности, англичане сумели в критический момент, осенью 1917 г., найти [523] выход в насильственном использовании для своих целей нейтрального грузового тоннажа. В то же время они усердно старались углубить начавшийся у нас процесс разложения, о существовании которого им было известно. Между тем мы теперь видим, что когда это потребовалось, германский народ сумел приспособиться в своей экономической жизни к условиям войны. Даже по истечении года со дня заключения перемирия мы все еще в состоянии были выдерживать тяжесть блокады, хотя при отступлении армии пришлось бросить в неприятельской стране неисчислимые продовольственные запасы. Следовательно, в случае продолжения войны наше положение не ухудшилось бы, между тем как неприятель нес бы невозвратимые потери в грузовом тоннаже и в грузах. Но у него было больше выдержки, так как он отдавал себе отчет в слабости нашего государственного управления, не опиравшегося, подобно неприятельским военным кабинетам, на убежденное и преданное большинство в народном представительстве.

Мировая война должна была показать, в состоянии ли был «германизм» (Deutschtum) защитить свое положение на океанах.

Британцы всеми силами старались вытеснить нас с морей, но позади встала вся мощь германской империи. Они видели наше несравнимое прилежание, высокое качество германской продукции, превосходство склада германского духа и поняли, какую опасность представляют эти факторы для дутой английской цивилизации, рассчитанной на внешние эффекты. И они противопоставили нашей мирной экспансии грубую силу. Как велика была в их глазах опасность, об этом можно судить по тому огромному напряжению сил, которое они должны были сделать, чтобы нас задавить.

Эти государственные люди, которые в начале войны руководили нашей политикой, не сознавая всей грандиозности стоявшей перед ними задачи, или что еще хуже, полагавшие, что эта задача нам не под силу, — они добились своей цели. Если бы с самого начала была правильно понята стоявшая перед [524] нами великая цель, если бы для достижения этой цели мы употребили все имевшиеся в нашем распоряжении могущественные средства и воля нации была постоянно направлена к победе, то мы могли быть уверены в успехе.

Чудовищная низость, с какой строились планы нашей гибели, естественно, возбудила в народе стремление развернуть все силы, и никто из наших противников не мог сравняться с нами в размахе этого стремления. Остается лишь сожалеть, что все, чего удалось достигнуть после многих лет борьбы и всяческих бедствий, это только то, что мы не дали себя стереть с лица земли. Этого результата мы могли бы добиться и при иных условиях, если бы неприятель своими хитросплетениями не убедил нас в бесполезности дальнейшей борьбы.

Вследствие этого у нас возникли внутренние раздоры, и наши силы истощились в борьбе, которая по существу граничила с самоубийством, — в борьбе за призрак народной свободы, мнимость которой при отсутствии внешней обороны являлась единственным осязаемым достижением революции.

Надо заново трудиться и стараться, чтобы восстановить честь германского имени.

Лорд Фишер и британский план войны на море (Вместо послесловия)

Морская фаза Первой Мировой Войны была подробно исследована уже к концу 20-х годов. Военный опыт, обобщенный заслуженными адмиралами и признанными историками, вылился в статьи и книги, «усовершенствованные» кораблестроительные программы и громкие международные конференции. Но поскольку всего через двадцать один год после окончания Великой Войны Англии вновь пришлось скрестить оружие с тем же противником, приходится признать, что уровень анализа в чем-то оказался недостаточным.

1. 1907 год: «Дредноут» и «Инвинсибл»

Джон Фишер начал службу на бывшем флагмане Нельсона «Виктори» — и, возможно, это событие, само по себе случайное, оказало влияние на всю историю XX столетия.

Нельсон — не только слава Англии. Но только героическая смерть в разгар победоносного сражения, пример будущим поколениям моряков. Нельсон в значительной мере — это сама Великобритания. Дело даже не в том, что великолепная Трафальгарская битва положила конец всяким попыткам Наполеона создать адекватные морские силы и организовать высадку на Британских островах. Важнее было осознание Англией своей морской мощи, своей роли в охране морской торговли, своего ведущего места в мире.

Но «владеющий преимуществом обязан атаковать под угрозой потери этого преимущества». И более чем трудно осознать эту обязанность — снова и снова рисковать кораблями, людьми, честью, судьбой народа — для того, чтобы только сохранить достоинство, гордость, цивилизационный приоритет.

Ироничный и циничный логик, Фишер, конечно, не собирался повторять жизненный путь Нельсона (и его героическую смерть). Он слишком хорошо знал французскую пословицу: «Когда двое делают одно и то же, это — не одно и то же». И свою задачу Фишер определил как полную реорганизацию британского флота.

Оперативная ситуация к концу XX века казалась просто великолепной: флот Великобритании — торговый и военный не знал соперников на морях и океанах, промышленность была на подъеме, международное положение страны — арбитра мира —

не внушало никаких опасений.

Сейчас мы твердо знаем, что именно такая обстановка чревата катастрофой (и тем забавнее наблюдать за нынешней Америкой, которая, кажется, поставила себе задачу совершить все ошибки, характерные для «страны-гегемона» и ни в коем случае не пропустить ни одной). У Фишера [662] не было необходимого исторического опыта, так что необходимую рабочую модель он, надо полагать, построил сам.

Оперативная обстановка на конец XIX — начало XX века по оценке Дж. Фишера:

1. «Блестящая изоляция» Великобритании автоматически делает ее противником державы, претендующей на европейское или мировое господство.

2. Отклонение от этой политики, выразившееся в подготовке соглашения с Францией (заключено в апреле 1904 г.) является тяжелой ошибкой. Это соглашение, не предоставляя Великобритании никаких дополнительных возможностей (конфронтация между Францией и Германией из-за Эльзас-Лотарингии позволяла и без него направлять французскую политику в угодном Великобритании направлении), демонстрирует утрату страной уверенности в себе. (Великобритания как владычица морей и лидер цивилизованного мира должна была стремиться к союзу «делоского типа» — с откровенно слабыми государствами, никак не посягающими на прерогативы великой державы. С этой точки зрения англо-японский морской союз был на то время вполне приемлем для Империи — в отличие от Антанты).

3. Развитие политической обстановки с неизбежностью приведет Великобританию к войне с Германией.

4. Эта война начнется с разгрома Франции и оккупации ее территории.

5. Последнее обстоятельство в известной мере благоприятно для Великобритании, поскольку обесценивает негативные стороны англо-французского союза и дает возможность вернуться к прежней политике мирового лидера.

6. Для этого необходимо разбить Германию и восстановить Францию силами исключительно или почти исключительно Британской Империи и зависимых от нее стран.

7. Таким образом, речь идет о последовательном использовании господства на море для полного разгрома противника, неоспоримо господствующего на континенте.

8. Уничтожение экономической и военной мощи Германии должно быть произведено таким образом, чтобы косвенно нанести урон Соединенным Штатам Америки и вынудить их

согласиться с ролью младшего партнера (уровня Японии).

Может создаться впечатление, что подобный анализ носит ретроспективный характер и принципиально не мог быть проведен тогда. Но именно на рубеже веков создавалась классическая стратегия. В шахматах (которые представляют собой более точную модель войны или, точнее говоря, механизма принятия решений на войне, чем это принято считать) это было сделано Стейницем и Таррашем. Теория войны на суше была создана старшим Мольтке и Шлиффеном. Задача разработки стратегии использования морской мощи выпала на долю Фишера. [663]

В любом случае, планы англичан должны были рассчитывать на применение Германией формально континентальной стратегии (в развитие идей Бисмарка). Однако интеллект Альфреда Тирпица и амбиции Вильгельма II резко усложнили «игру». Готовясь к войне за европейское господство, Германия начала создавать Флот.

Нужно было быть Фишером, чтобы, руководя английским флотом почувствовать опасность со стороны державы, которая сорок лет назад вообще не имела морских сил. Которая напрочь была лишена флотских традиций. Пожалуй, в его распоряжении был лишь один очень тревожный факт: переход на рубеже веков «Голубой ленты Атлантики» к германским трансатлантическим лайнерам. Великобритания, почти полстолетия монопольно владевшая этим призом, была оттеснена на вторые роли.

До наших дней все, кому не лень, упрекают Фишера в том, что, начав в 1904-1907 гг. «дредноутную революцию», он обесценил абсолютное превосходство своей страны в традиционных броненосцах и предоставил Тирпицу и Германии шанс. Но даже без русско-японской войны и вызванной Цусимой переоценки ценностей создание турбинного броненосного корабля с однокалиберной артиллерией было неизбежно. Только по классической психоисторической логике реализована эта идея должна была быть в «молодых» флотах — германском, итальянском, американском. Великобритания же должна была до конца цепляться за свое превосходство в старых броненосцах и быть последней в «дредноутной гонке». Но Фишера такой оборот событий не устраивал.

С момента спуска на воду «Дредноута» стратегические расчеты уступают место оперативному планированию: началась «темповая игра». Было очевидно, что если Великобритания и получила преимущество во времени, то оно незначительно: развитые судостроительные возможности Германии позволят ей быстро освоить постройку дредноутов.

Тирпиц принял вызов, назвав спешно создаваемый линейный флот Германии «Флотом Открытого моря». Поскольку все броненосцы предшествующих типов сразу устарели и превратились во вспомогательные корабли, вопрос абсолютной блокады снимался с повестки дня — по крайней мере, на время. Первым введя в строй дредноут, Фишер лишь избежал быстрого и полного поражения, вопрос о возможности победы оставался открытым.

Линейный флот обеспечивал оборону Великобритании (в том числе и в случае полного разгрома ее континентальных союзников). Но, как четко осознавал Фишер, он не был орудием наступления. Нужен был корабль для вытеснения противника с морских театров, корабль, который вынудил бы его поддерживать любые свои операции вне территориальных вод всем линейным флотом. И параллельно с «Дредноутом» Великобритания создает «Инвинсибл» — первый в мире линейный крейсер.

Если создание «Дредноута» было практически неизбежным результатом эволюции класса эскадренных броненосцев, то «Инвинсибл» можно считать почти чистой фишеровской инновацией.

В создание «Инвинсибла» Фишер вложил столько выдумки и лукавства, что Тирпицу так и не удалось до конца разобраться в глубине его [664] замысла. Во всяком случае, рефлекторная ответная реакция Германии оказалась неудачной.

Конечно, свою роль сыграла и подброшенная немцами дезинформация по поводу вооружения «Инвинсибла». Возможно, эту операцию организовывал и не Фишер — но он должен был о ней знать. И с этого момента организация морской разведки и контрразведки становится его постоянной головной болью.

Что касается немцев, то они поверили информации о том, что «Инвинсибл» будет уменьшенной копией «Дредноута» с 203-мм или 234-мм орудиями прежде всего потому, что такой шаг показался им вполне логичным — именно так относились броненосные крейсера к броненосцам. Аккуратно мыслящий Тирпиц не мог подумать, что Фишер решится на создание предельно несбалансированного ударного корабля. В итоге ответный шаг — «Блюхер» — оказался самым несчастливым кораблем кайзеровского флота. Огромные средства были потрачены на создание прекрасного броненосного крейсера, который в принципе уже не мог найти себе никакого применения.

Итак, «Инвинсибл» мгновенно обесценил и «Шарнхорст» с «Гнейзенау», и еще не готовый «Блюхер», вынудив германское адмиралтейство принять какие-то меры, противопоставить английским линейным крейсерам свои. И здесь немцами была

допущена решающая ошибка.

Тирпиц справедливо рассудил, что строить прямые подражания английским ЛКР невыгодно Германии. Отставая в линейном флоте, немцы не были заинтересованы в быстроходных кораблях, могущих при любых условиях втянуть противника в бой. То есть устойчивости боевой линии они вынуждены были дать приоритет над ее подвижностью. В результате немецкие линейные крейсера отставали по энерговооруженности от английских, причем со временем это отставание лишь усиливалось. Как следствие — соединение Хиппера практически не могло действовать изолированно от основных сил «Хохзеефлотте». Но в таком случае оперативное назначение германских ЛКР становилось несколько туманным. Возможно, немцам вообще не стоило создавать эти технические кентавры (ударные корабли, у которых, однако, оборонительная функция превалировала над наступательной). Вместо этого следовало бы сосредоточиться на постройке быстроходных линкоров.

Но куда более адекватным ответом на ударный линейный крейсер, каким был «Инвинсибл», мог стать океанский линейный крейсер, у которого защита была бы принесена в жертву не скорости, но автономности. Подобно тому, как два «Инвинсибла» обесценили весь крейсерский флот Германии, два таких автономных рейдера обесценили бы весь британский флот защиты коммуникаций и вынудили бы английское Адмиралтейство использовать свои линейные крейсера для оборонительных функций (для которых, заметим, они были мало пригодны). В принципе, на столь нетривиальный ход была способна именно Германия. Но она его так и не сделала.

Период с 1908 по 1912 год обе стороны играют на повышение ставок, быстро загибая вверх «главные последовательности» технических характеристик [665] своих дредноутов и линейных крейсеров. Получив преимущество, Фишер атакует под угрозой потери этого преимущества. За «дредноутной революцией» следует «сверхдредноутная» — отказ от 12" калибра в пользу калибра 13,5". Как следствие, немцы вынуждены оставить излюбленное 280 мм орудие и перейти к калибру 305 мм.

Далее Фишер и Черчилль уговаривают друг друга пойти на откровенную авантюру — заказать постройку кораблей с 15" орудиями — орудиями, которых в тот момент еще не было не только в природе, но и на чертежных столах. Защищая интересы дряхлеющей Британской Империи старый Фишер вложил в подготовку к войне энергию, волю и авантюризм юности.

2. Ютландский бой.

Оперативный обзор:

Начало Первой Мировой войны аналитик может рассматривать только с чувством крайнего сожаления. К августу 1914 года Шлиффен уже давно был в могиле, а оба великих морских лидера — и Тирпиц, и Фишер — оказались в отставке. Сменили их Молыке-младший на суше, принц Луи Баттенберг и фон Ингеноль на море. Мольтке хотя бы пытался следовать запискам Шлиффена, но что касается принца Луи и фон Ингеноля, то создается впечатление, что ответственность, нежданно-негаданно свалившаяся на их плечи, полностью парализовала их умственные способности.

Немцы, имея инициативу в «разыгрывании» предвоенного политического кризиса, ухитрились «забыть» в Нью-Йорке свои новейшие грузопассажирские лайнеры — транспорта («Бисмарк», «Фатерланд», «Император»). Продолжая последовательно подготавливать вступление страны в глобальную войну, немецкое политическое руководство не озаботилось предупредить о возможном развитии событий деловые круги. «Если бы я только знал... я заполнил бы закрома страны хлебом... ведь Швейцария предлагала — задешево» — горько жаловался А.Балин бывшему канцлеру Б.Бюлову.

Англичане начали с того, что пропустили «Гебена» в Константинополь. Это вызвало целый ливень событий оперативного, стратегического, а затем и геополитического характера (финальным из них многие считают революцию в России).

Затем англичане на пустом месте теряют от подводных лодок противника четыре броненосных крейсера — «Хог», «Абукир», «Креси» и «Хок». А ведь британцы прекрасно знали боевые возможности субмарин — так что, если успех Веддигена кого-то и удивил, то только начальника Главного Морского штаба Доветона Стзрди.

От одной минной пробоины — после восьмичасовой агонии! — гибнет «Одэйшес», сверхдредноут последнего поколения. По-видимому, борьба за живучесть корабля велась строго по Уставу: «сначала на берег свозят священника с судовой утварью, затем судовой журнал...»

Немцы «взяли реванш», подставив свои легкие крейсера под огонь линейных крейсеров Битти в Гельголандской бухте. [666]

Примерно в это время начал разрастаться кризис, вызванный действиями отряда Шпее. В принципе, с момента постройки «Инвинсибла» на всех планах крейсерской войны немцам надо было ставить большой крест и отзывать заграничные эскадры на родину. Сделано это, однако, не было, и эскадра Шпее с самого начала войны оказалась в безнадежной ситуации. Однако нервная

реакция Адмиралтейства на то, что никакой принципиальной угрозы не представляло, дала возможность морякам «Гнейзенау» и «Шарнхорста» умереть героями, перед этим еще и разгромив эскадру Крэдока при Коронеле. Лишь после этого вернувшийся в Адмиралтейство Фишер сделал то, что планировал изначально: отправил линейные крейсера ограничивать подвижность кораблей Шпее (ведь задачей линейных крейсеров и является вытеснение противника с ТВД). Конечно, то что Шпее сразу попался в разведывательную ловушку и подошел к Фолклендам, было, скорее, счастливым случаем, чем результатом расчета, но встреча «Инвинсибла» с «Шарнхорстом» — чуть раньше или чуть позже — все равно произошла бы.

Результат Фолклендского боя вполне соответствовал предварительным фишеровским расчетам: немецкие крейсера бесполезно погибли, не нанеся англичанам ни малейшего вреда. Увы, случилось это только 7 декабря.

Фолклендский бой завершил дебютную стадию войны на море. Миттельшпиль начался с боя у Доггер-банки, 24 января 1915 г. Ингеноль попытался опровергнуть математически точное утверждение, согласно которому Флот Открытого моря может выходить из Вилгельмсгафена только целиком. Эскадра Битти обнаружила линейные крейсера Хиппера, воспользовавшись преимуществом в скорости принудила их к бою и только по случайности не уничтожила. Немцы счастливо отделались одним «Блюхером», обреченным на гибель со стадии эскизного проектирования.

Далее, сэр Уинстон увлекся своей любимой периферийной стратегией, организовав Дарданелльскую операцию. Как это часто бывало с Черчиллем, правильная стратегическая идея была подана в неверном тактическом обрамлении — чего стоит одно только отправка на этот ТВД «Куин Элизабет», новейшего и лучшего корабля Королевского флота. Результаты были поистине катастрофическими, причем в довершение всех неприятностей и Черчилль, и Фишер вынуждены были покинуть Адмиралтейство, передав дальнейшее ведение войны на море посредственностям.

Ютландский бой — стадия развертывания:

Несмотря на отсутствие ярких побед на море, план Фишера выполнялся, и блокада Германии стала свершившимся фактом. К 1916 году экономика Германии столкнулась с рядом трудностей, пока еще не чрезмерных. Грозным предзнаменованием стали события под Верденом и на Сомме — впервые германская армия встретилась с противником, превосходящим ее в технических средствах ведения войны. Наступала «стадия судорог» — любой ценой — под угрозой скорого и неминуемого поражения

Хохзеефлотте должен был разорвать блокаду. [667]

Единственная оперативная идея немцев — уничтожить силами всего флота часть Гранд-Флита и тем уровнять шансы в будущем генеральном сражении — была очевидна и, надо думать, просчитывалась еще до войны.

Соответственно, англичане должны были, делая вид, что попались в ловушку, поймать противника на его же хитрость и принудить к эскадренному бою. Эта оперативная идея тоже была очевидной и тоже просчитывалась в мирное время. Столкновение этих планов должно было привести к позиционному маневрированию до первой ошибки. Поскольку время работало на англичан, первыми потерять терпение и сделать ошибку должны были немцы. Так оно и случилось.

(Заметим здесь, что дополнительное преимущество англичанам дала прекрасная работа военно-морской разведки. Фишер со времен «Блюхера» и «Инвинсибла» относился к разведывательной деятельности очень внимательно. Собственно, все более-менее громкие успехи в войне на море были достигнуты англичанами прежде всего за счет хорошей радио- и агентурной разведки).

Комбинация была построена следующим образом:

1. Сосредоточив флот на севере, англичане подставляли под обстрел со стороны немецкой разведывательной эскадры свои приморские города.

2. Обстрел этих городов приходил к слабым негативным последствиям в Англии и к сильной эмоциональной реакции в Германии. Общая ситуация провоцировала Германию на такой шаг.

Промежуточный вывод: есть все основания полагать, что немцы будут пытаться осуществить такой обстрел.

3. Эскадра линейных крейсеров Битти должна поймать немецкие линейные крейсера на отходе и уничтожить («схема Доггер-банки»).

4. (Поправка Шеера.) Поражение у Доггер-банки было обусловлено тем, что линейные корабли Флота Открытого моря не поддержали отряд Хиппера. Следовательно, мы должны использовать образ действий англичан для того, чтобы навести английские линейные крейсера на главные силы флота и уничтожить.

5. (Поправка Джеллико.) Однако изолированный отряд линейных крейсеров попадет в трудную ситуацию, если немцы используют в операции весь линейный флот. Поэтому мы должны использовать образ действий немцев для того, чтобы навести Флот Открытого моря на главные силы Гранд-Флита и

уничтожить.

«Возразить» на это Шееру было нечего — если не считать непринципиальной замены обстрела городов Юго-Западной Англии на отлов скандинавских конвоев. Фишер добился своего: Ютландское сражение было стратегически выиграно англичанами еще до начала. Дело было за малым — выиграть его тактически.

Ютландский бой — оперативная схема:

Фишер никогда не был сильным тактиком. Его вполне устроила схема адмирала Того: crossing T, бой на дальних дистанциях и плохой видимости (другой в Северном море в общем и не бывает), «фокусировка [668] огня», вывод эскадры противника из строя, как реальной боевой силы, использование миноносцев для ночных атак, уничтожение утром рассеявшихся по акватории Северного моря немецких кораблей. Но эту — чужую — тактическую задумку он довел до совершенства.

Прежде всего — созданы авангардные линейные крейсера.

Затем — 5-я эскадра, подвижный центр боевого порядка. В военно-морской литературе «Куины» принято называть линкорами. Это ошибка. Классы линкоров и английских линейных крейсеров различаются прежде всего энерговооруженностью, которая у ЛКР в 2,5-3 раза больше, чем у ЛК. Так что, «Куин Элизабет» можно считать «ударным линейным крейсером», и недаром Черчилль в письме к Битти упоминает «Куин» через запятую после «Тайгера» и «Принцесс Роял».

На 5-ю эскадру возлагалась совершенно особая роль в операции. Прежде всего, она усиливала флот Битти, создавая условия для быстрого разгрома крейсеров Хиппера. Далее, являясь самым сильным соединением обоих флотов (приведенный импульс главной артиллерии — 108 000 — больше, чем у русской и японской цусимской эскадр вместе взятых), она представляла собой мобильный резерв английского флота, а при необходимости — эскадру «чистильщиков» моря от поврежденных вражеских кораблей. Наконец, 5-я эскадра обеспечивала структурную связь между главными силами и передовым отрядом.

Организуя ночную атаку миноносцев, Фишер должен был исходить из того, что даже после поражения в дневном бою немецкая эскадра будет лучше прикрыта своими легкими силами, нежели эскадра Рожественского. Для того, чтобы прорвать эту завесу, создавались лидеры и новейшие суперэсминцы. Их к началу Ютландского сражения англичане успели получить.

Ютландский бой — комментарии:

Сражение было настолько хорошо подготовлено, что — при всех проблемах с видимостью, погодой, связью и управлением,

наконец, с невезением — оно развивалось, в общем, по первоначальному плану. Ценой двух линейных крейсеров англичане втянули противника в бой в наиболее невыгодных для того условиях. Флот Хиппера, хотя все его корабли еще держались на воде, практически перестал существовать, как боевая сила. Главные сила Хохзеефлотте были охвачены Гранд-Флитом, удачно вставшим между немцами и их базой. С этого момента вся немецкая тактика сводится к поворотам «все вдруг» в надежде затеряться в сгущающейся мгле.

До этого момента действия сторон были вполне однозначны: Битти не мог не начать преследования, не мог не выйти на Флот Открытого Моря, не мог не повернуть на север и т.п. Аналогично, были предопределены и действия Шеера, который, заметим, совершил большую ошибку еще до выхода из порта — взял с собой 2-ю эскадру додредноутов, которая сейчас связывала ему руки.

В период завязки боя главных сил серьезную техническую ошибку совершил Битти: он не смог скоординировать действия своего отряда, [669] 5-й эскадры и подошедшей на усиление эскадры Худа. Конечно, основная вина за неправильный маневр 5-й эскадры падает на Эван-Томаса, но нельзя забывать, что командующий полностью отвечает за ошибки подчиненных ему флагманов — тем более, что годом раньше в гораздо более простых условиях боя у Доггер-Банки другой подчиненный Битти совершил такой же промах.

Очень много бумаги было потрачено на то, чтобы доказать ошибочность развертывания Гранд-Флита влево. Стрэди, например, утверждал, что развертывание нужно было провести на центр (по этому поводу время от времени пишут, что Великий Флот не мог произвести столь сложное перестроение — утверждение, которое можно оставить на совести авторов), Вильсон настаивал на развертывании вправо... Думается, что Фишер с полным основанием заметил бы, что его план полностью инвариантен относительно подобных тактических моментов. «Достаточно того, чтобы командующий флотом и младшие флагманы сделали немного больше того, что требует долг, и при любой схеме развертывания немцы будут разгромлены», — сказал бы, наверное, старый адмирал.

Если говорить о реальных ошибках Джеллико, то первую — и самую серьезную — он сделал перед развертыванием. Адмирал Гранд-Флита обратился к своему флоту с сообщением о том, что эскадренный бой неизбежен. И какие же вдохновляющие слова нашел он для своих офицеров и матросов перед битвой, от которой зависела вся будущая история человечества и, в

частности, существование Британской Империи? «Сражайтесь смело, отомстите за Бельгию...»

Господи, да причем здесь Бельгия!

«На мостике флагманского линкора „Айрон Дьюк“ стоял сам командующий флотом в водах метрополии адмирал Джон Расворт Джеллико — маленький усталый человек, на чьих плечах вот уже два военных года лежал непомерный груз ответственности верховного командования». Нет, можно понять усталость Рожественского после семи месяцев похода. Но Гранд-Флит только вчера отдыхал в базе! И в конце концов, существует понятие долга. В сражении, ради которого страна — вся страна! — строила и содержала свой флот, человек, находящийся во главе его, не смеет быть усталым.

Те же психологические мотивы привели Джеллико и ко второй его ошибке, которая оказалась решающей. Джеллико уклонился от ночного боя, исходя из неочевидного утверждения, что Хохзеефлотте лучше к нему подготовлен.

Флота потеряли контакт. Ночные столкновения происходили совсем не в соответствии с планом Фишера и по существу имели случайный характер. Заметим, что командиры английских эсминцев вложили в эти столкновения больше энергии и изобретательности, нежели противник. Английские легкие силы действовали неумело и не в соответствии с диспозицией — но они хотя бы действовали отважно! Весьма неуверенная реакция немцев на эти атаки свидетельствует о том, что к ночи Флот Открытого моря исчерпал все свои силы — и нервные, и физические. [670]

Шеер проскользнул за кормой Гранд-Флита и к утру его корабли, включая полуживые «Зейдлиц», «Дерфлингер» и «Мольтке» , вышли к Хорнс-рифу. Джеллико не проиграл сражения. Он даже в какой-то степени выиграл его. Но это был далеко не Трафальгар.

Ютландский бой — результаты:

Эксперимент был поставлен чисто. Даже в мечтах не могли немцы рассчитывать на везение, сопутствующее им в Ютландском бою. Они реализовали все подвернувшиеся им шансы. Они понесли меньшие потери и объявили себя победителями. Хиппер и Шеер получили высокие награды. Но Гранд-Флит был готов к бою уже на следующий день, и блокада Германии осталась вполне обеспеченной. Это означало, что жителям страны предстояло умирать от того, что позднее назовут «блестяще организованным голодом», а армии в конце концов будут задавлены людскими ресурсами, припасами и техникой всего мира. Это означало, что война проиграна.

Корабли Флота Открытого моря на месяцы встали в ремонт, и никогда уже Хохзеефлотте не достигал того уровня боеспособности, который он продемонстрировал 31 мая 1916 г. И никогда больше он всерьез не пытался прорвать блокаду. Судороги кончились, началась агония. Подводная война 1917 года не имела ни оперативной цели, ни надежды на успех — в самом лучшем для себя случае немцы (с опозданием на три решающих года) отвечали на блокаду противника более проницаемой контрблокадой.

Блокадный план Фишера завершился капитуляцией Флота Открытого моря и несколькими месяцами позже — его затоплением в Скапа-Флоу.

Слава победы досталась в основном Битти.

Фишера не вспоминали. Он, видимо, не был этим очень уж огорчен. Наступали последние годы его жизни. Последний адресат его писем — не Битти, не Джеллико, не Черчилль. Бывший Первый лорд Адмиралтейства пишет бывшему морскому министру Германии Альфреду Тирпицу. Все кончилось.

Фишер выполнил минимальную задачу. Его план и его флот разгромили Германскую империю и продлили существование Британской. Но это уже была другая Британия. Империя, которая вскоре подпишет Вашингтонские соглашения и сама, своими руками уничтожит Великий Флот. Империя, которая будет торговать союзниками, а затем — при Черчилле! — и своей территорией в обмен на устаревшие американские эсминцы. Империя, которая сочтет достойной формой войны стратегические бомбардировки. Демократическая империя.

Сергей Переслегин

Список схем

Схема 1. Северное море (стр. 44-45)

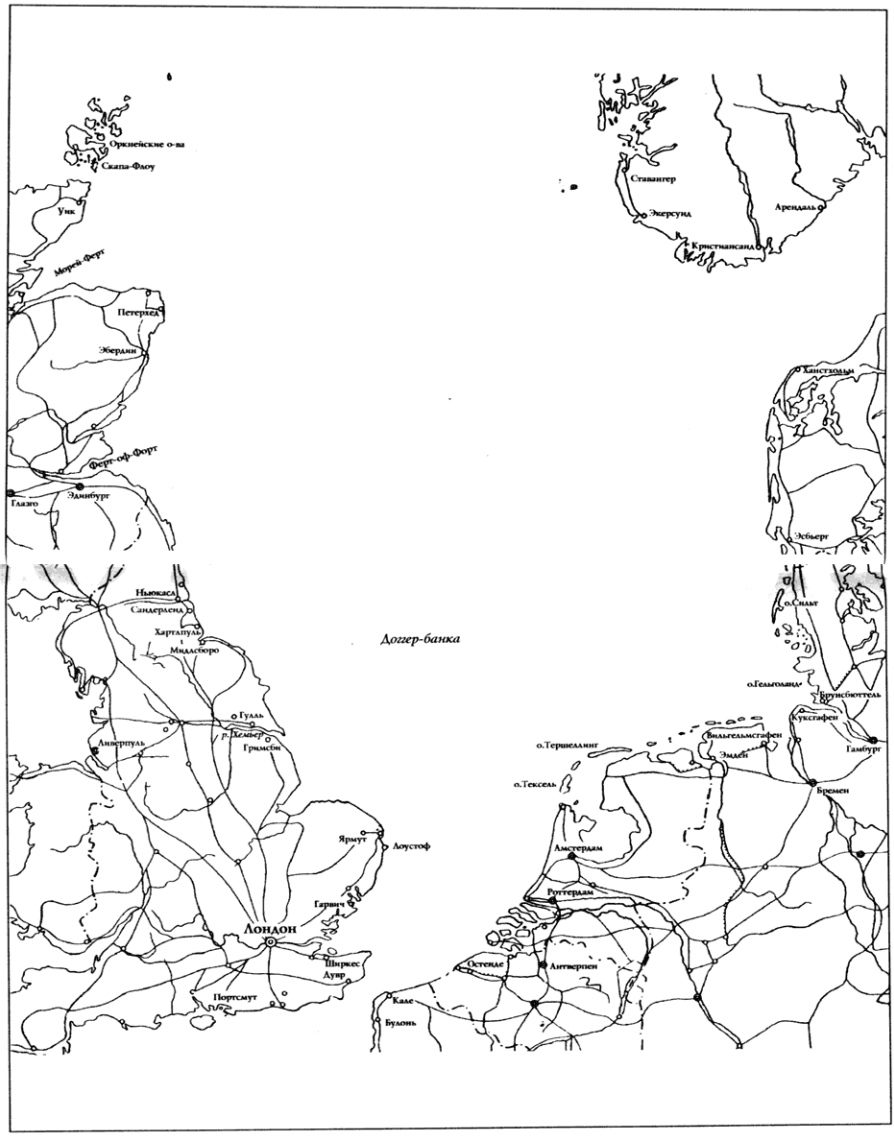


Схема 2. Бой у Гельголанда 28 августа 1914 г. (стр. 77)

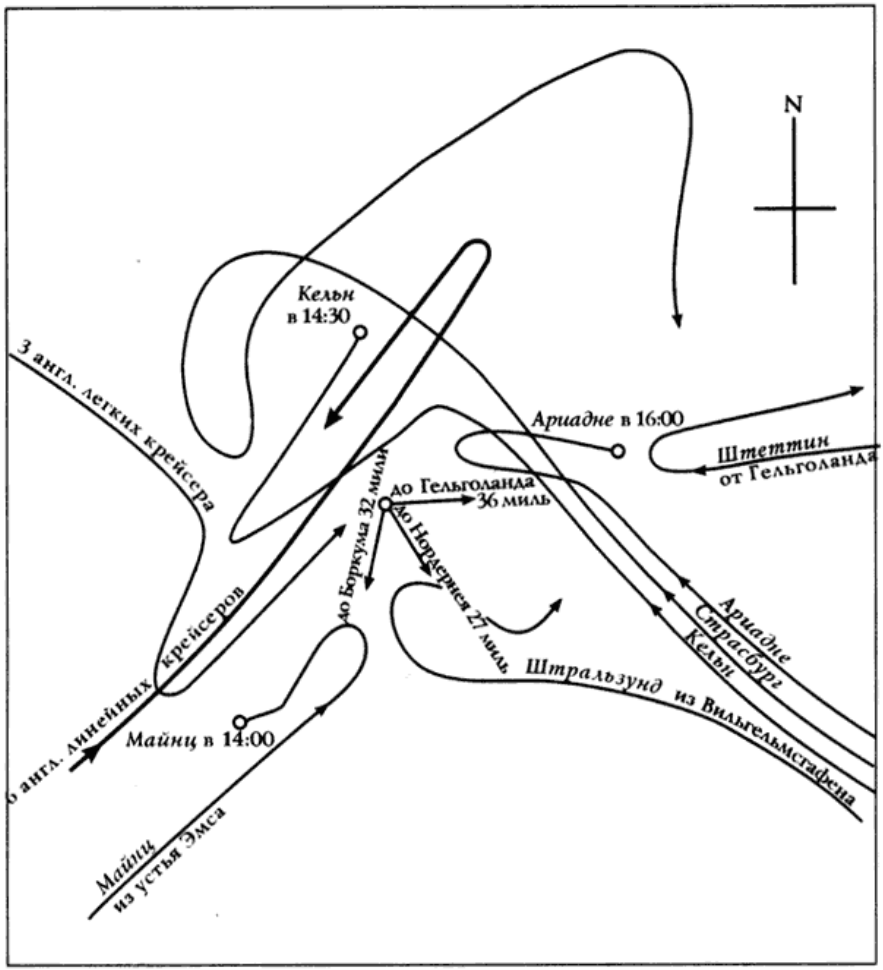


Схема 3. Вероятная схема сосредоточения английского флота в случае операции германского флота в Английском канале (стр. 105)

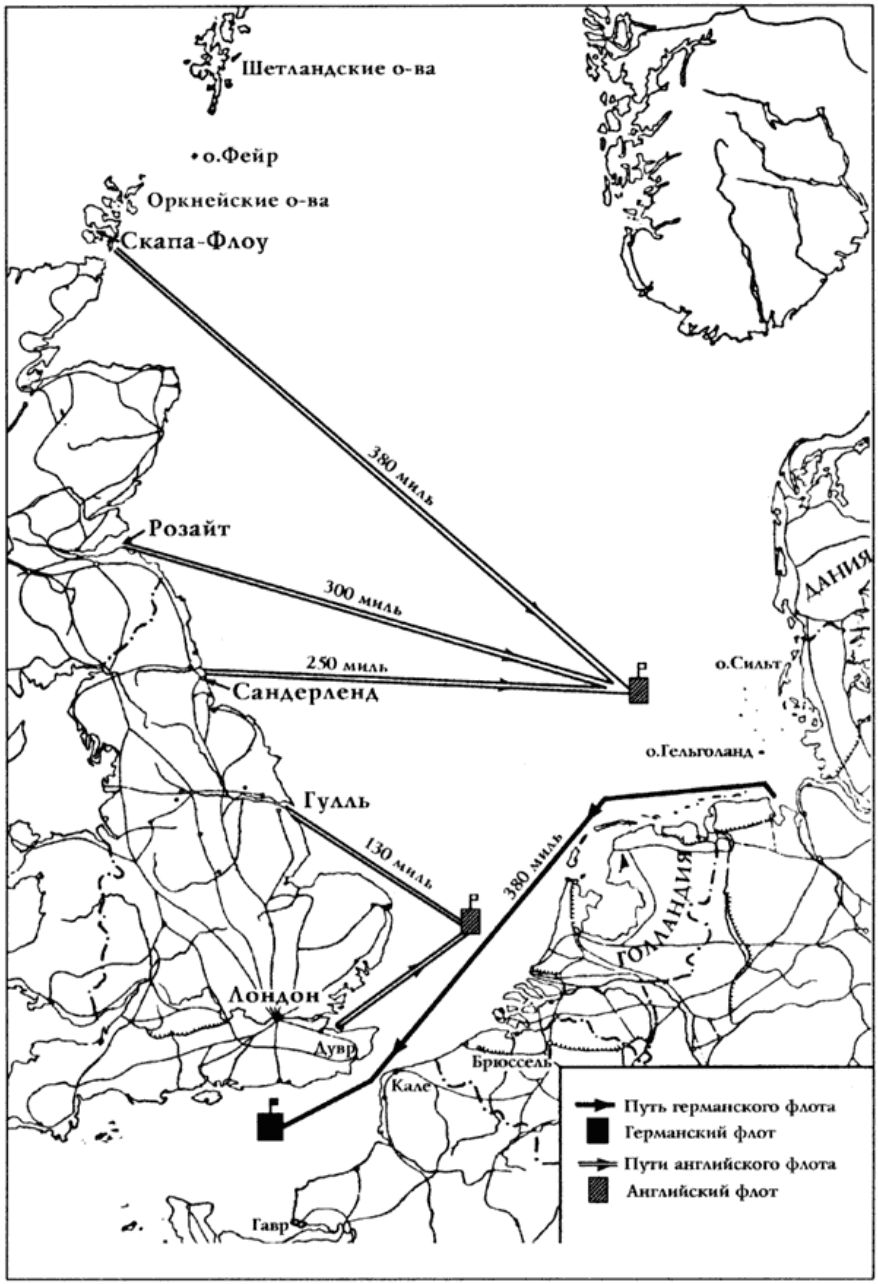


Схема 4. Операции Флота Открытого моря в ноябре и декабре 1914 г. (стр. 107)

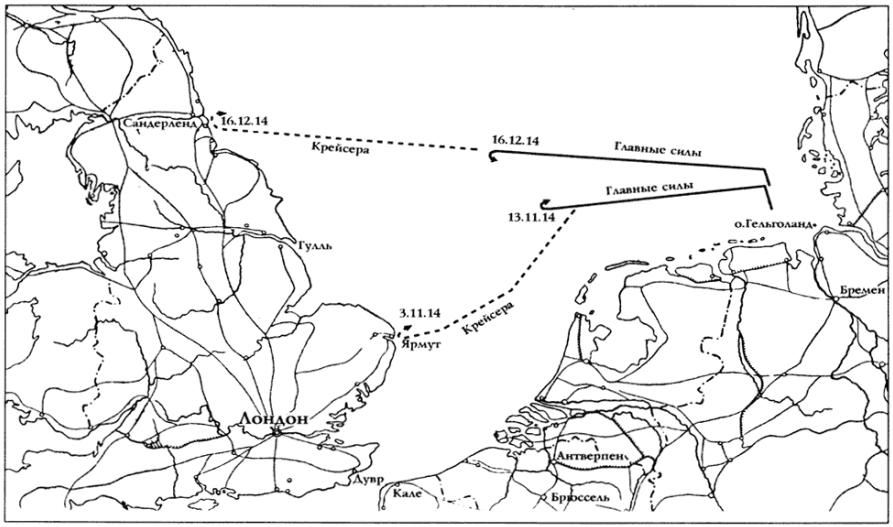


Схема 5. Схема вероятного расположения германского и английского флотов в 13 часов 16 декабря 1914 г. (стр. 117)

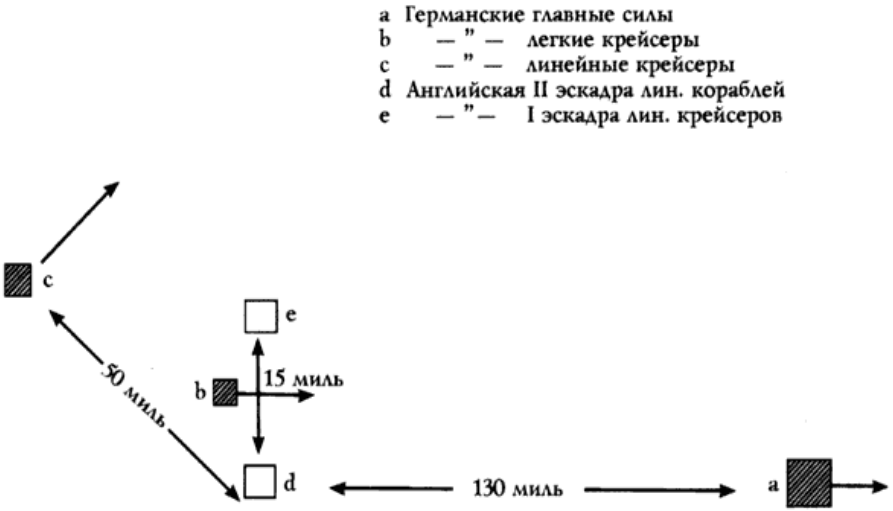


Схема 6. Бой у Доггер-банки. (стр. 123)

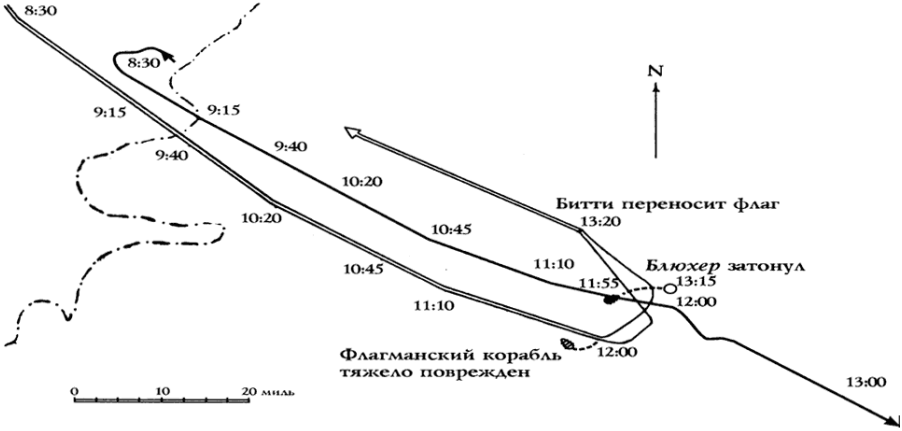


Схема 7. Положение в 8 ч. 20 мин. (стр. 125)



Схема 8. Положение в 8 ч. 40 мин. (стр. 127)



Схема 9. Положение в 10 ч. 11 мин. (стр. 127)



Схема 10. Положение в 11 ч. 55 мин. (стр. 133)

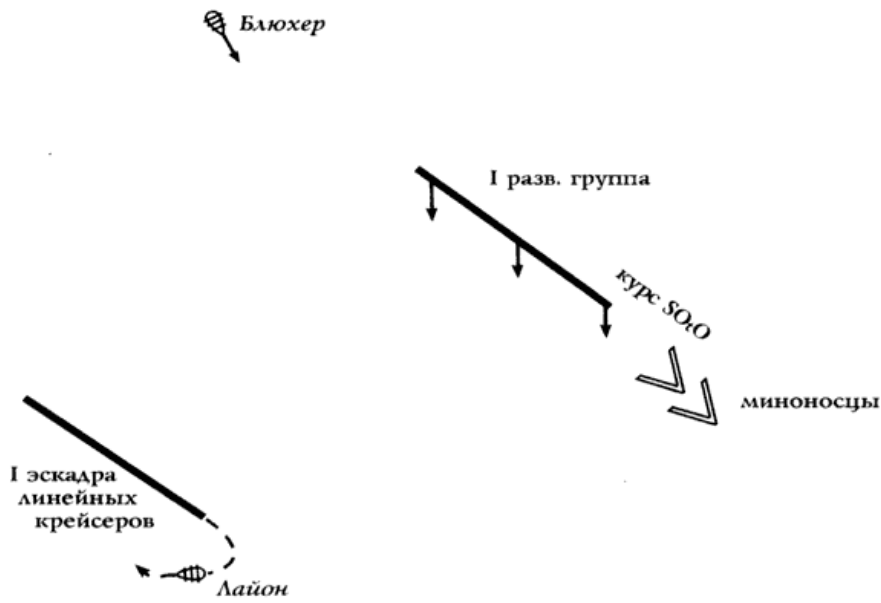


Схема 11. Положение в 12 ч. 00 мин.(стр. 133)

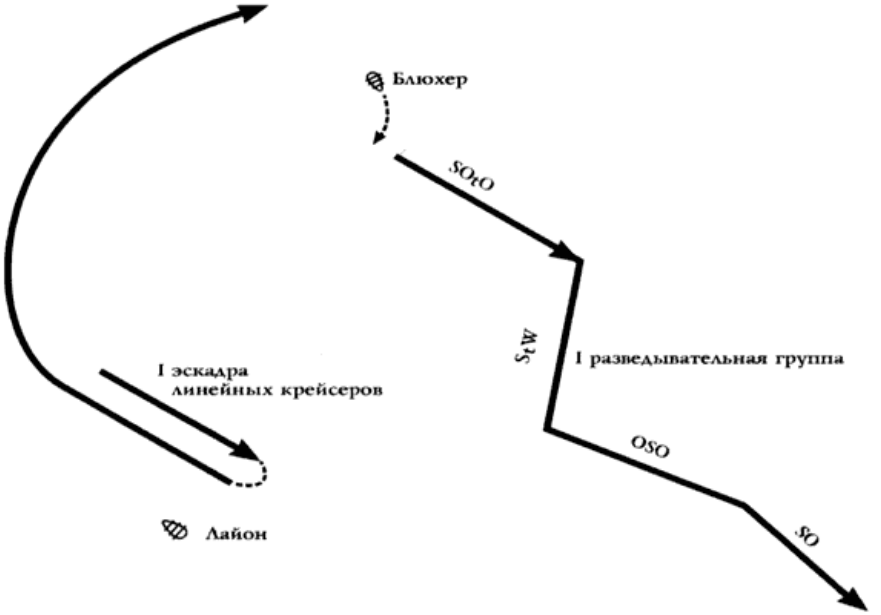


Схема 12. Выходы Флота Открытого моря в 1915 г., в период командования фон Поля. (стр. 143)

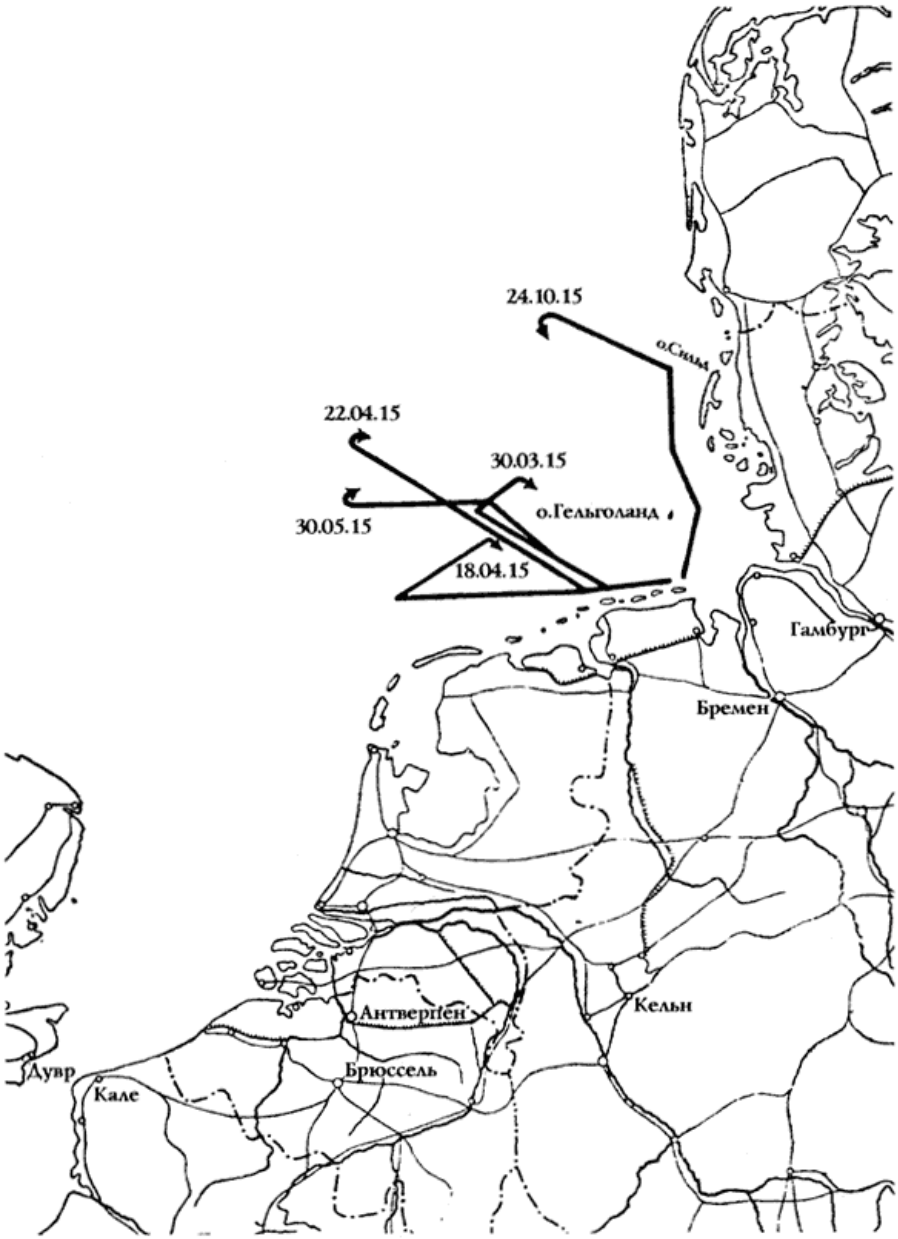


Схема 13. Полеты дирижабля L-11 5 марта и 1 июня 1916 г. (стр. 179)

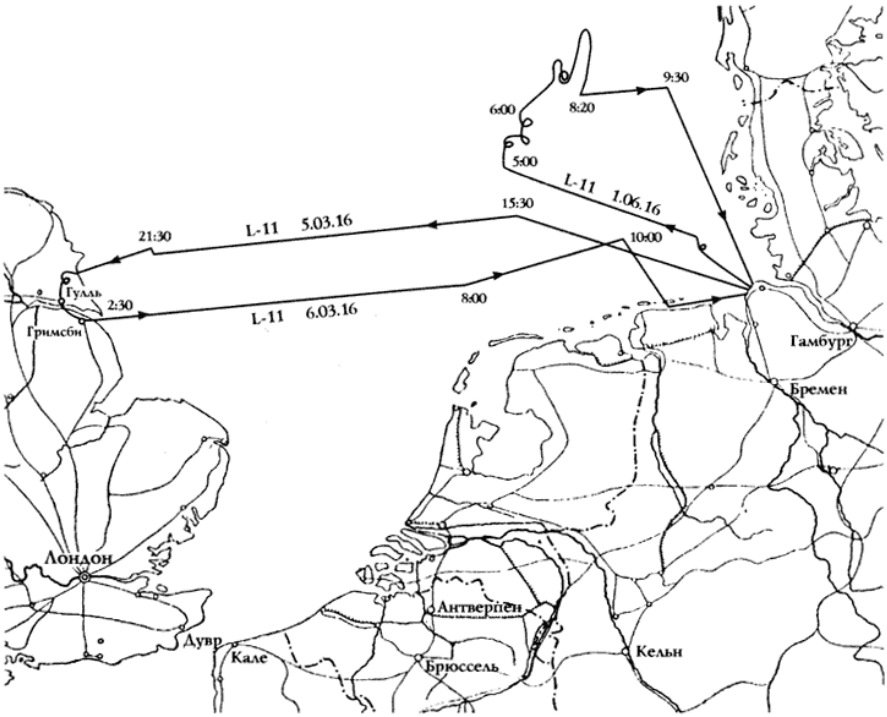


Схема 14. Выходы Флота Открытого моря в марте, апреле и октябре 1916 г. (стр. 193)

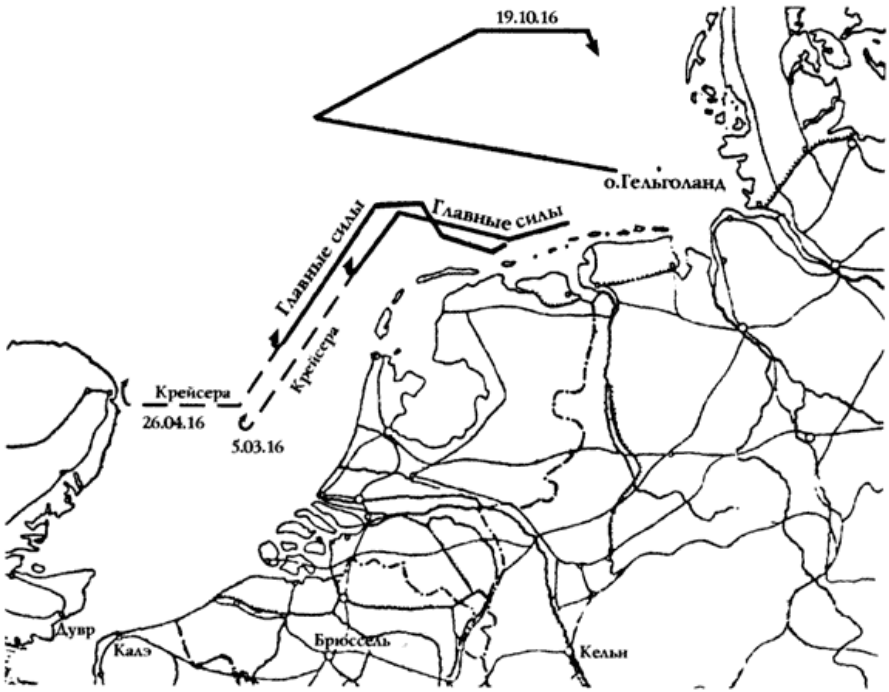


Схема 16. Сторожевое охранение разведывательных сил (стр. 213)

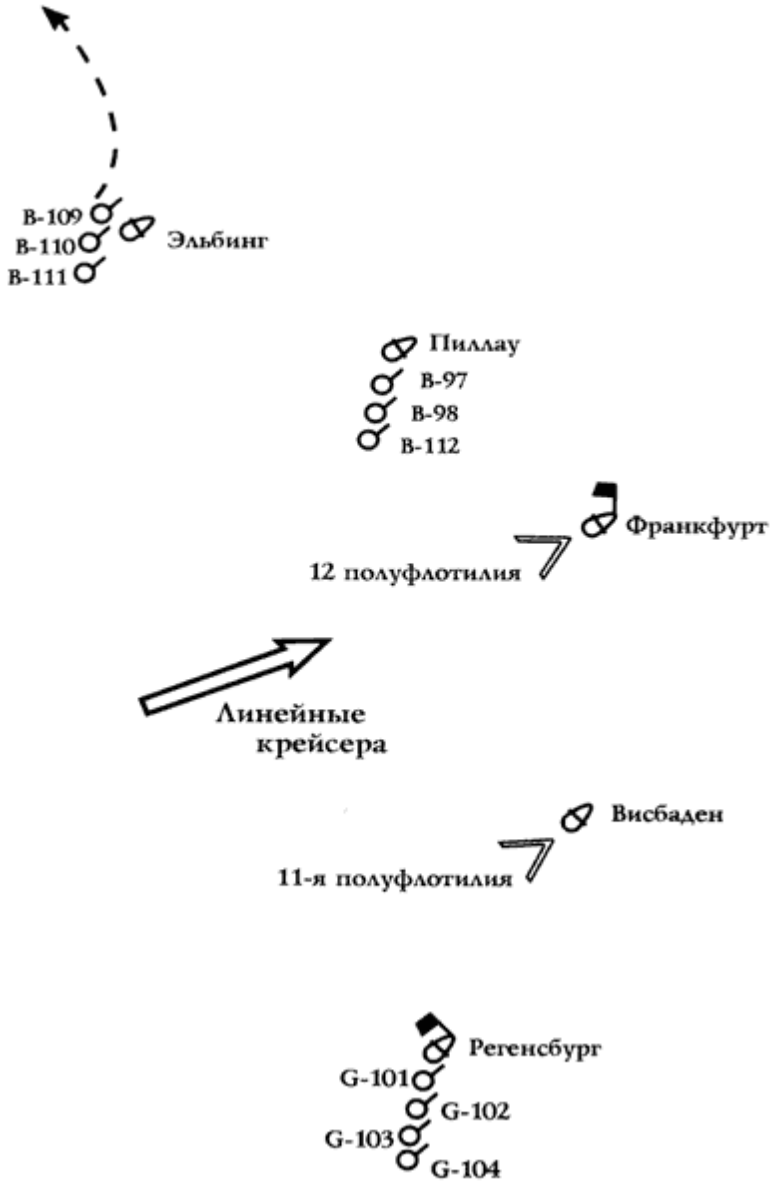


Схема 17. Положение в 17 ч. 49 мин. (стр. 215)

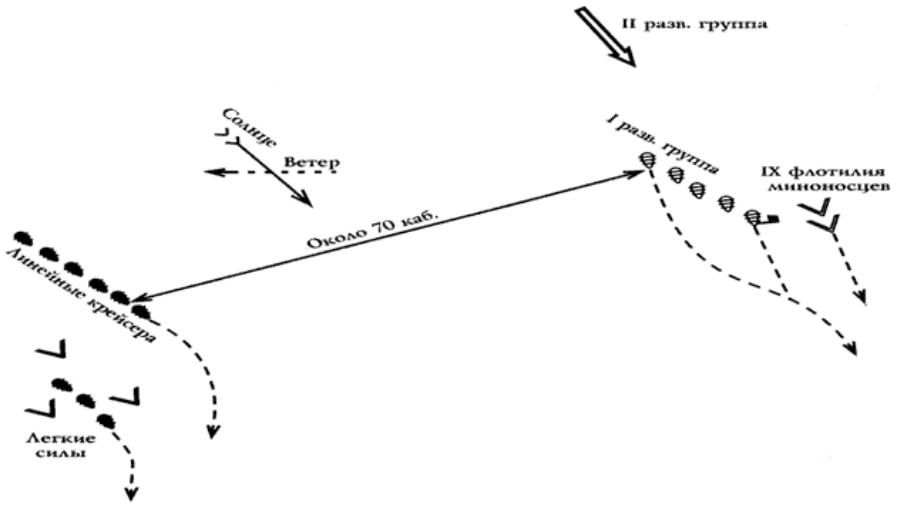


Схема 18. Положение в 18 ч. 20 мин. (стр. 217)

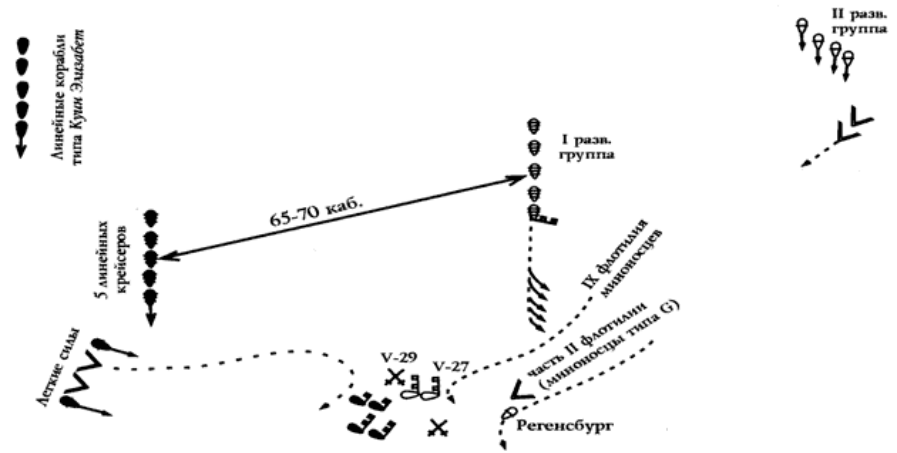


Схема 19. Положение с 18 ч. 55 мин. (стр. 223)

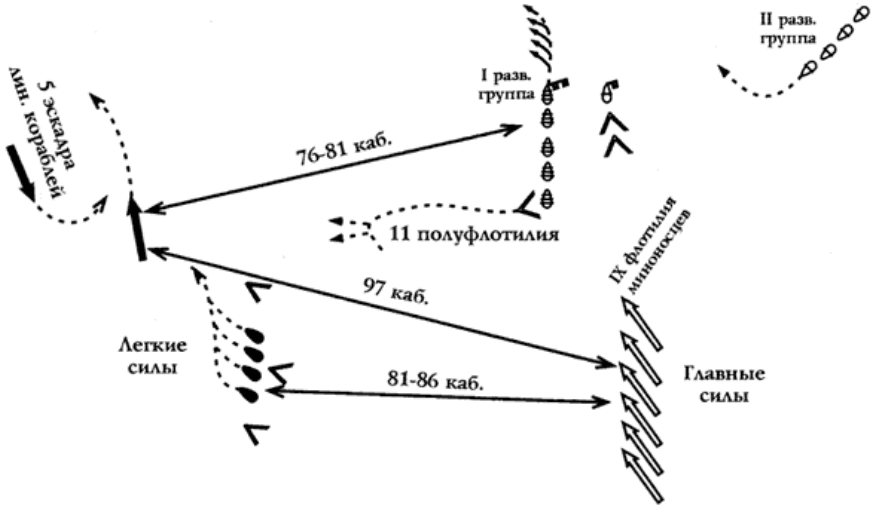


Схема 20. Положение с 19 ч. 15 мин. (стр. 225)

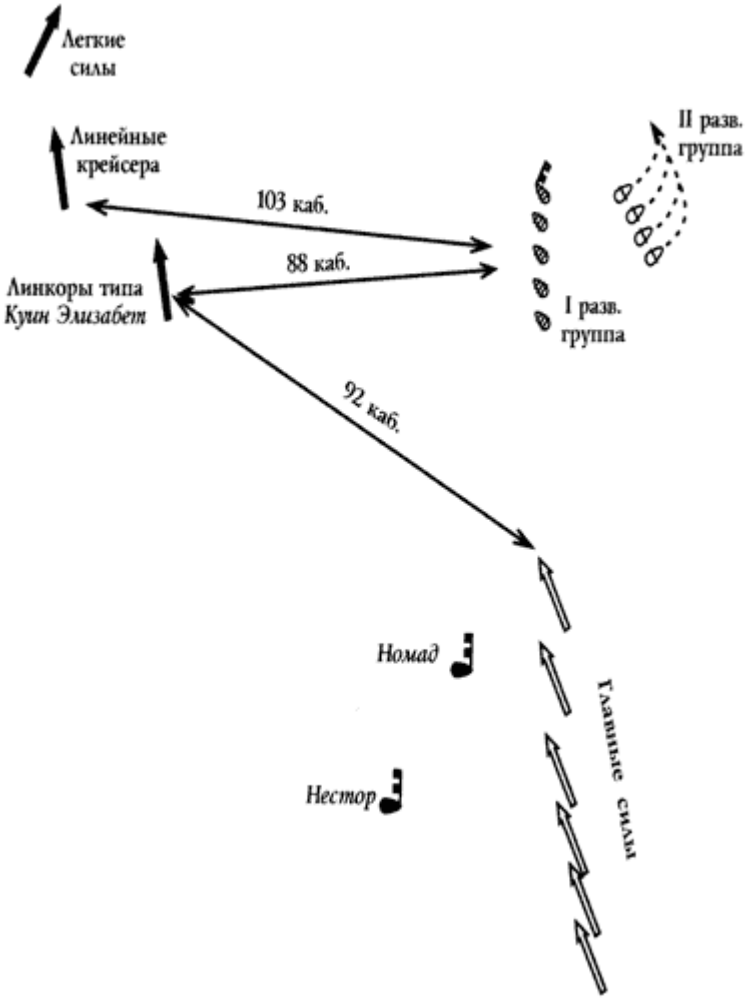


Схема 21. Положение с 19 ч. 48 мин. до 20 ч. 00 мин. (стр. 229)

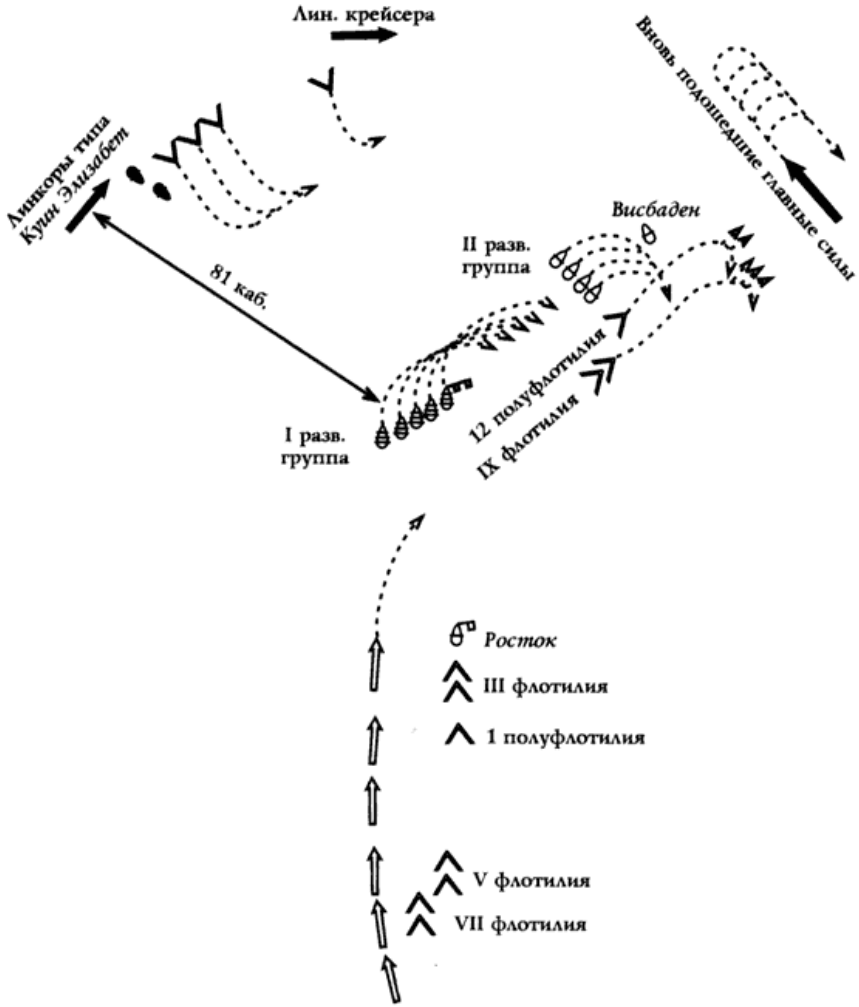


Схема 22. Положение в 20 ч. 16 мин. (стр. 231)

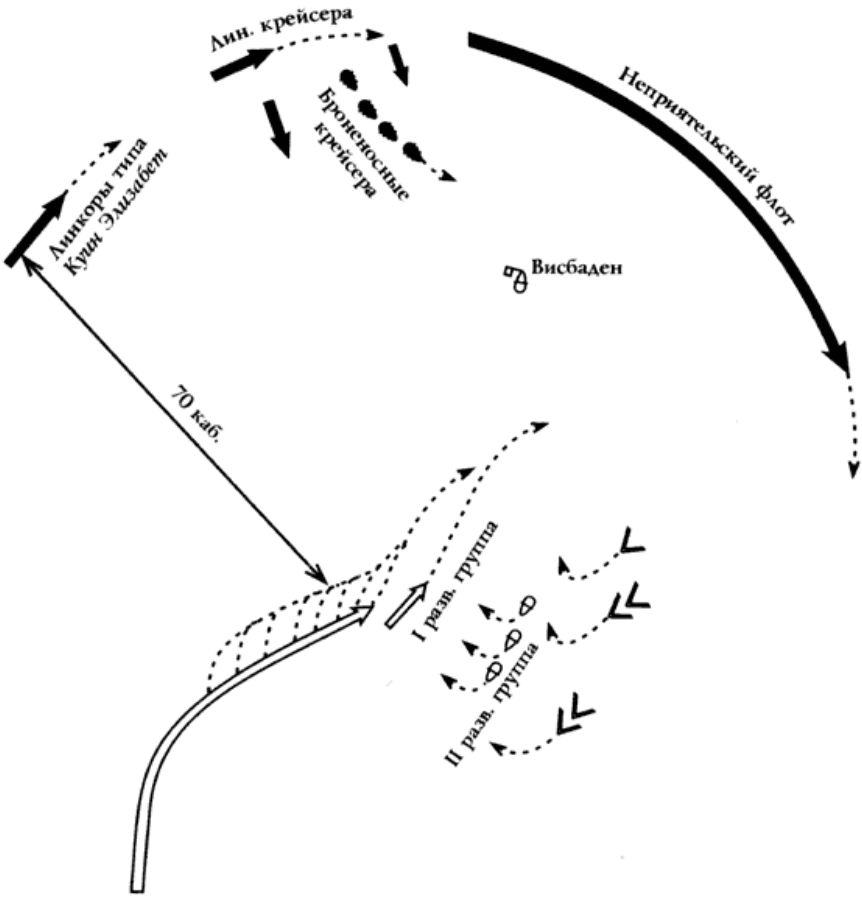


Схема 23. Положение в 20 ч. 35 мин. (стр. 235)

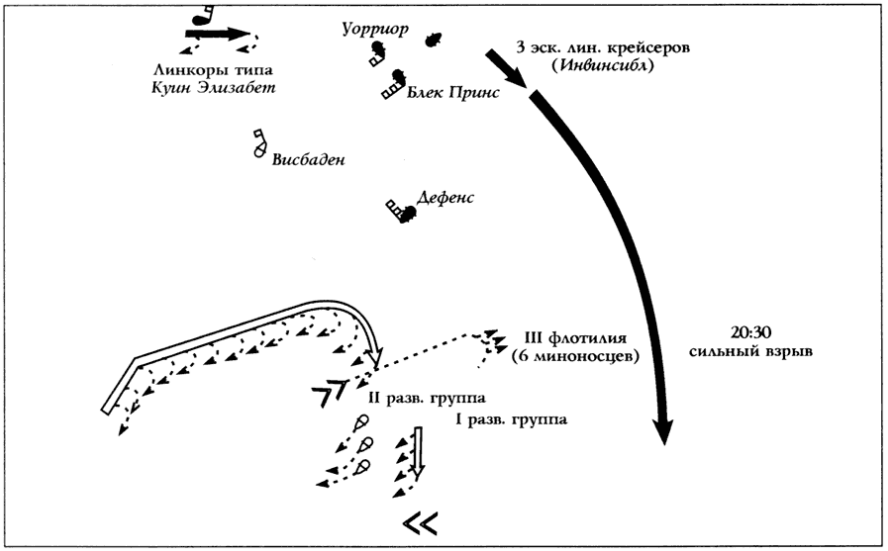


Схема 24. Положение в 21 ч. 17 мин. (стр. 241)

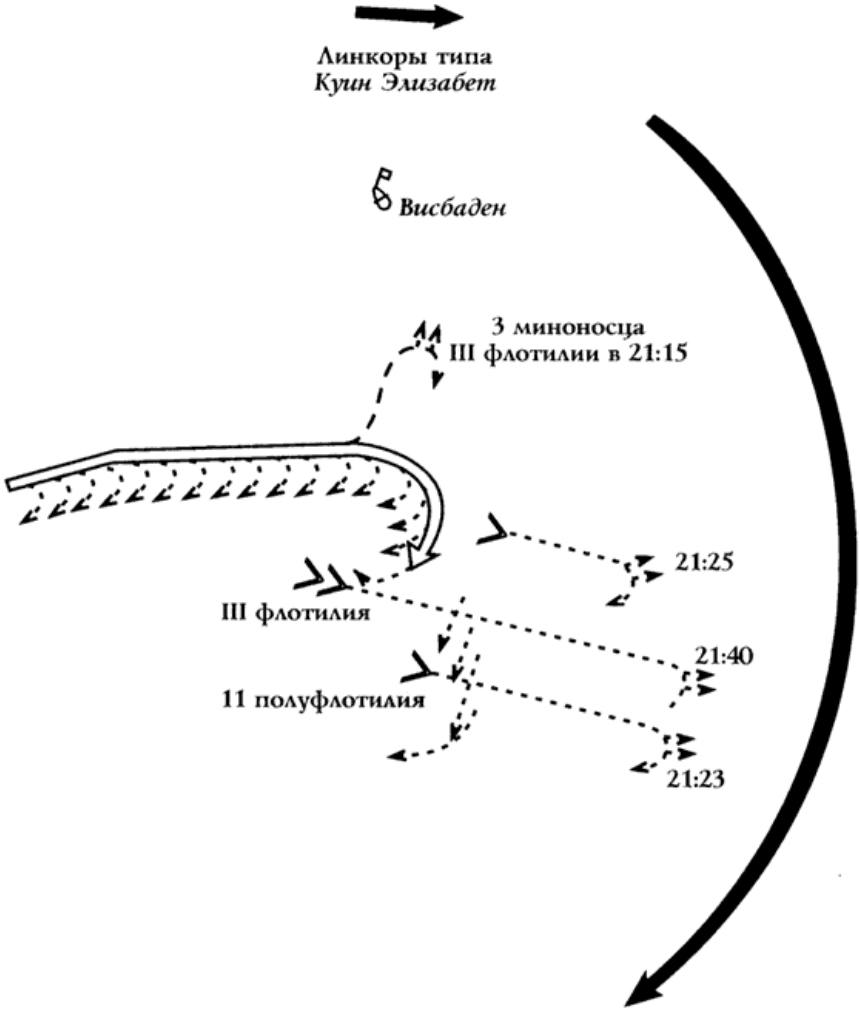


Схема 28. Положение в 22 ч. 30 мин. (стр. 269)

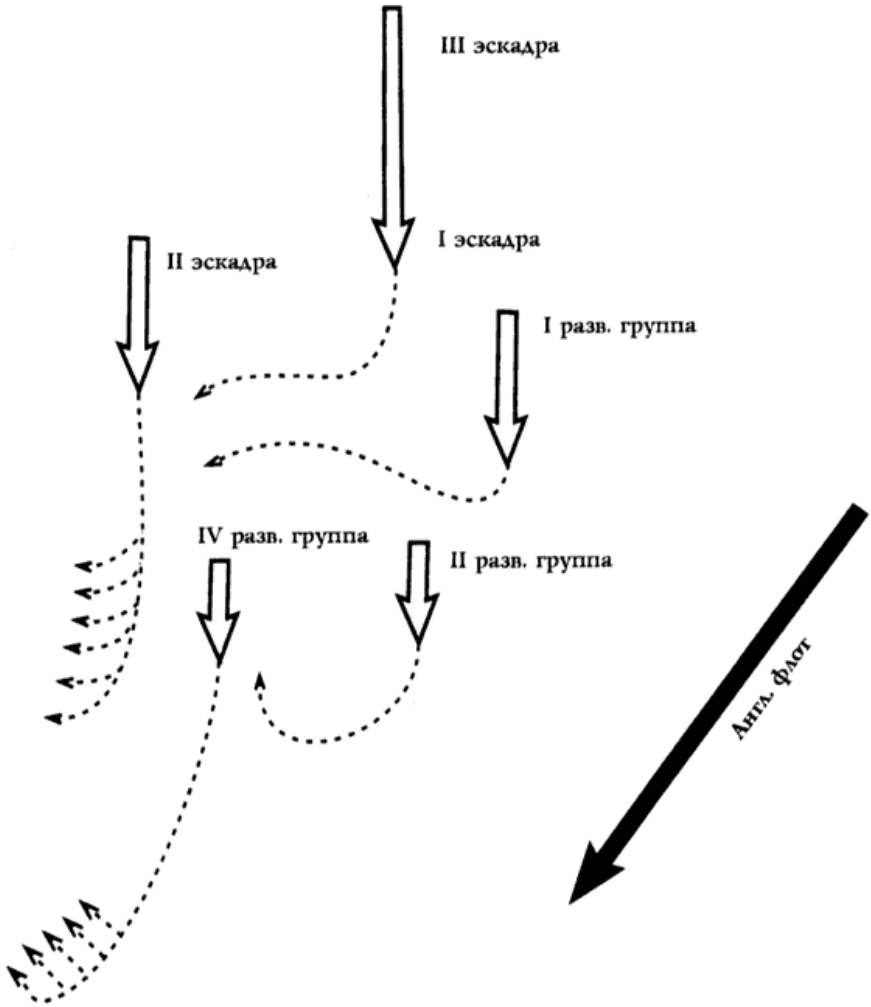


Схема 29. Положение в 20 ч. 00 мин (стр. 247)

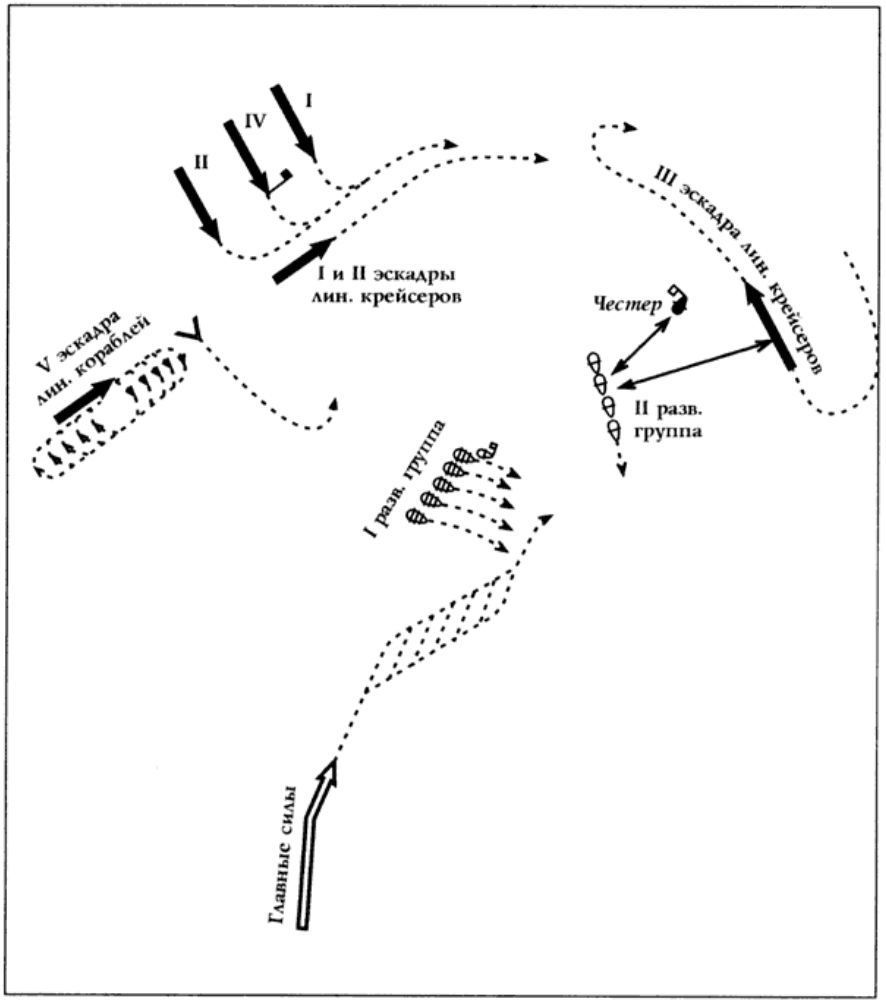


Схема 30. Выход Флота Открытого моря 19 августа 1916 г. (стр. 258-259)

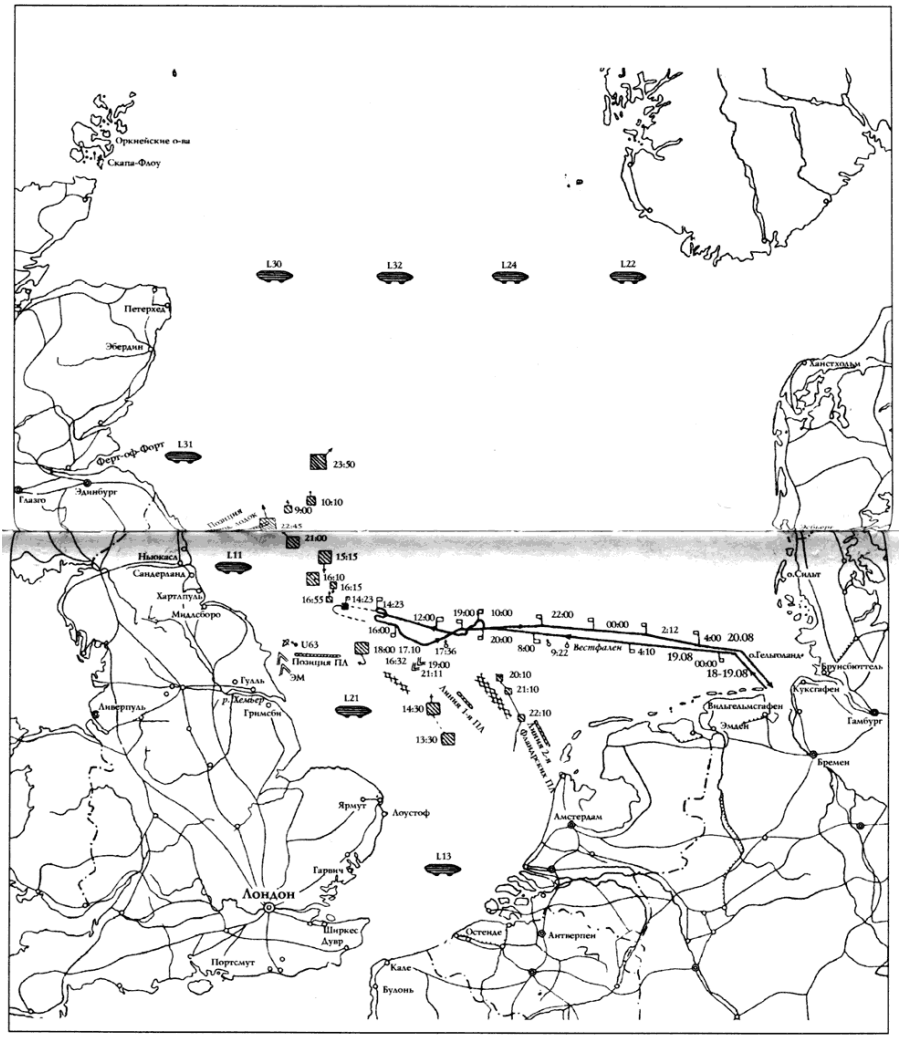


Схема 31. Минные заграждения в Германской бухте (стр. 425)

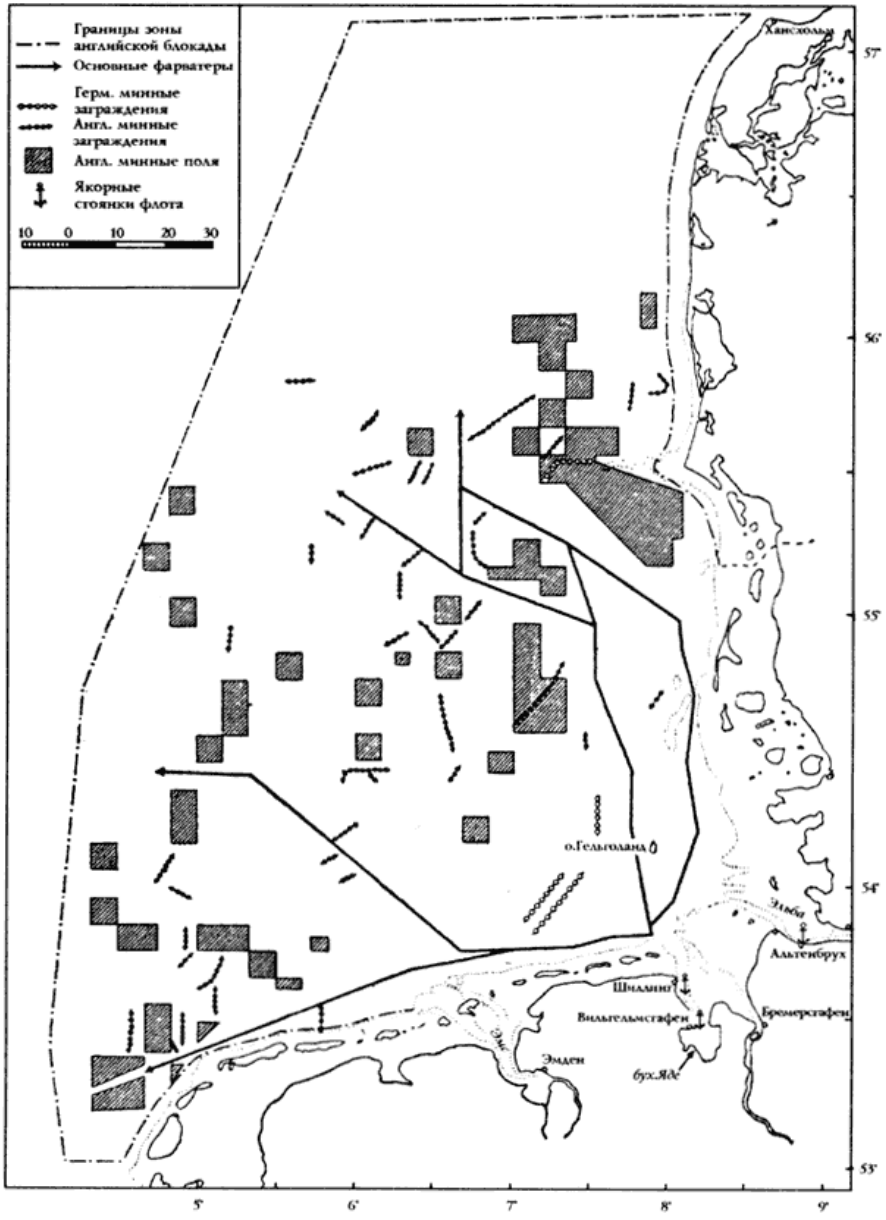


Схема 32. Захват островов в Балтийском море (стр. 436-437)

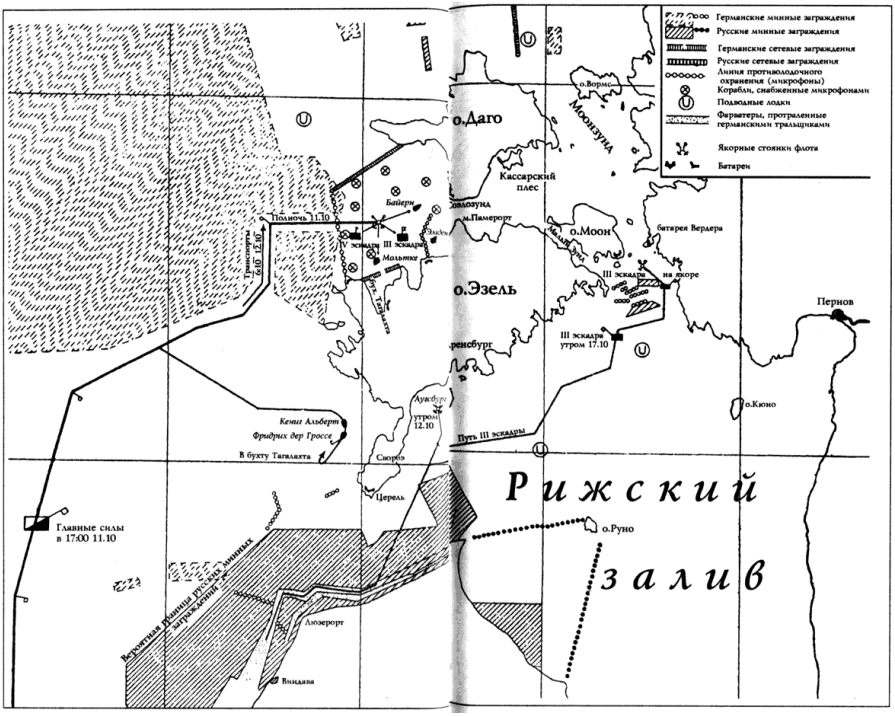


Схема 33. Нападение полуфлотилии на конвой (стр. 461)

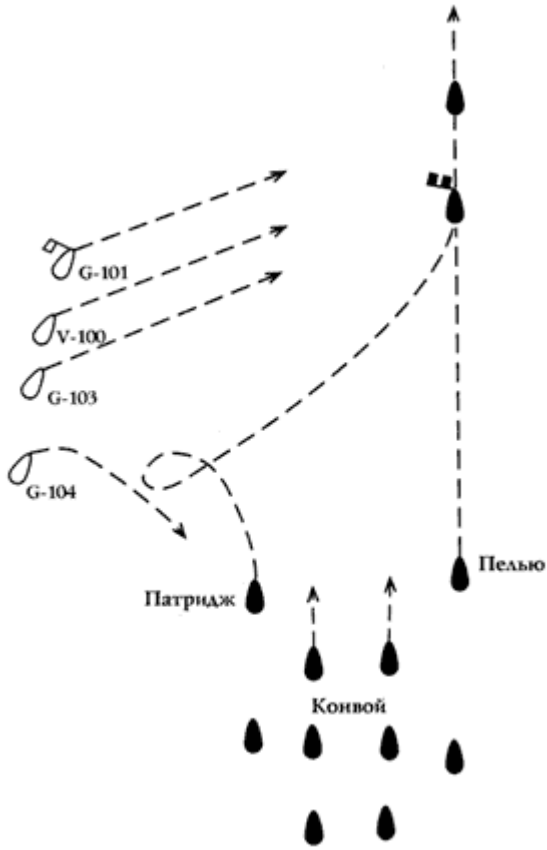
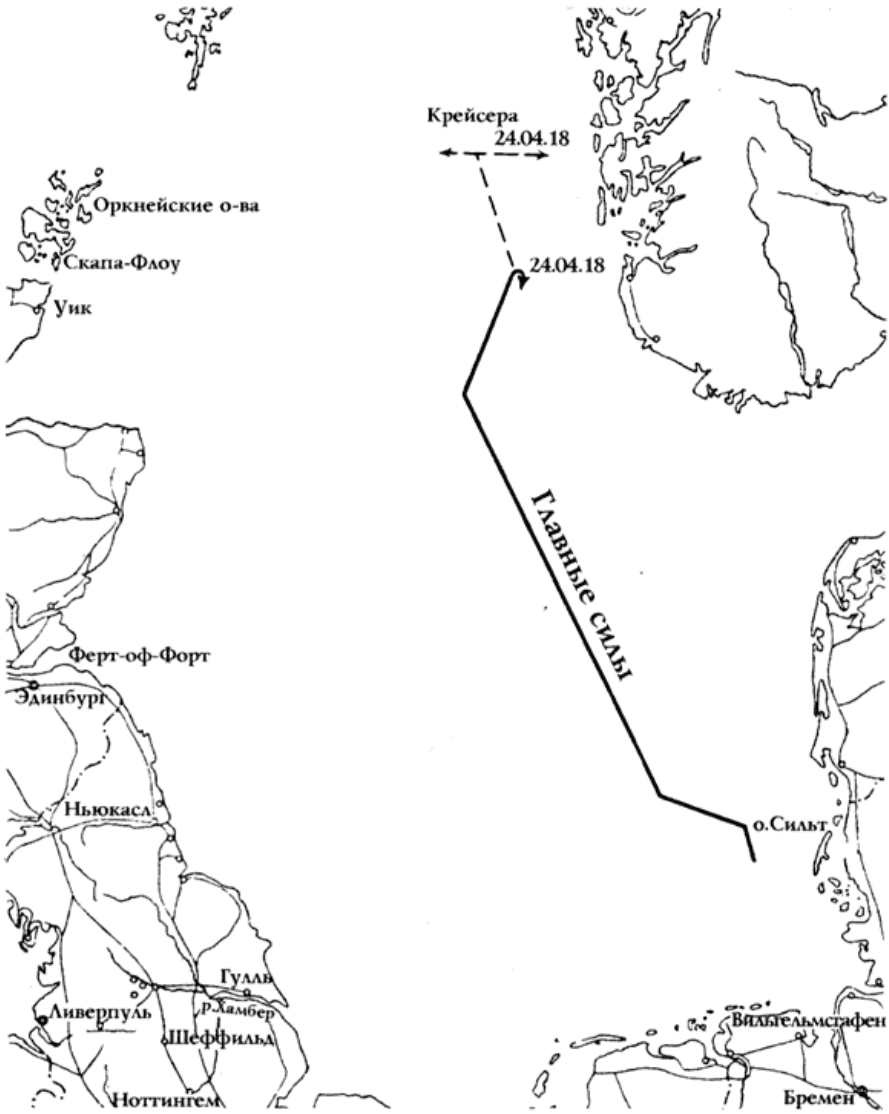
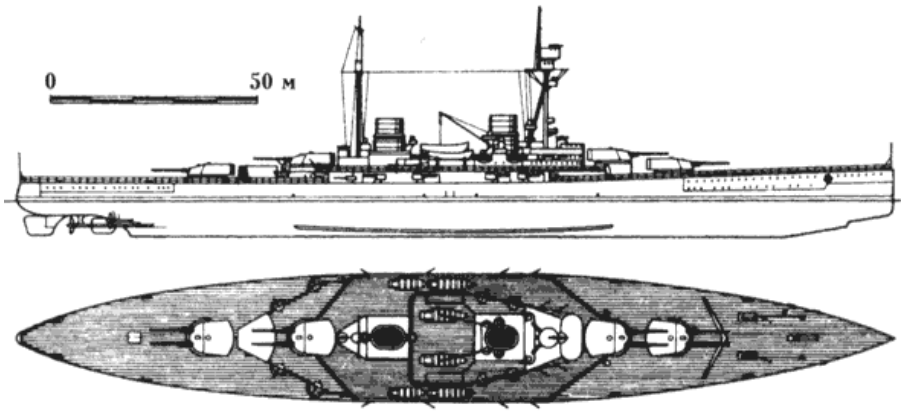


Схема 34. Выход Флота Открытого моря в апреле 1918 г. (стр. 473)

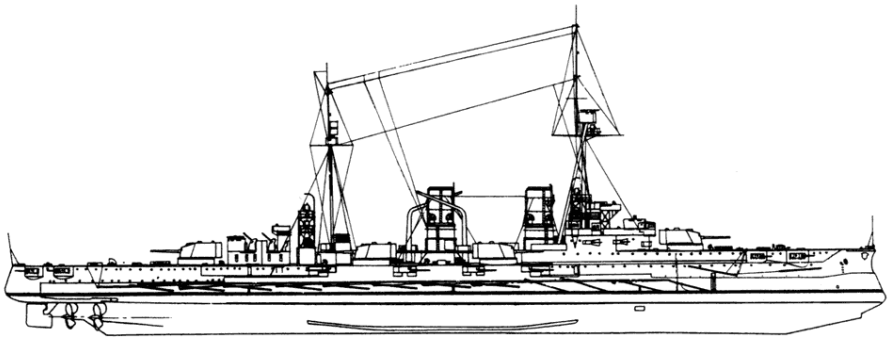

Крейсера
24.04.18
24.04.18
Оркнейские о-ва
Скапа-Флоу
Уик
Главные силы
Ферт-оф-Форт
Эдинбург
Ньюкасл
Гулль
р.Хамбер
Ливерпуль
Шеффильд
Ноттингем
о.Сильт
Вильгельмсхафен
Бремен

Список рисунков и фотографий

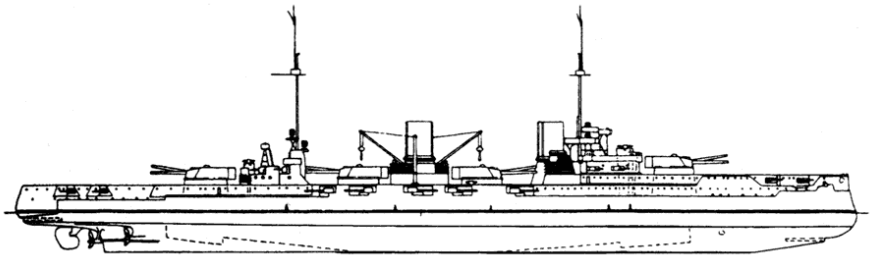
Германский линейный крейсер «Дерфлингер» (стр. 117)



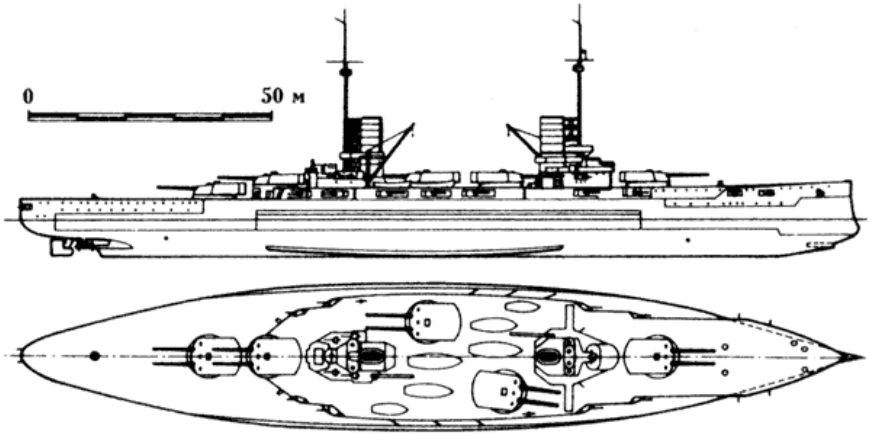
Германский броненосный крейсер «Блюхер». (стр. 135)



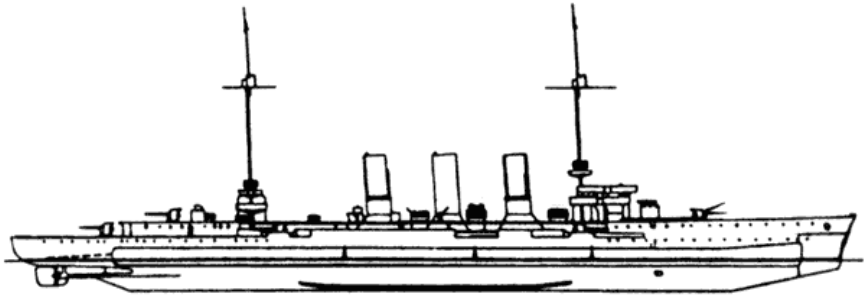
Германский линейный крейсер «Фон дер Танн» (стр. 211)



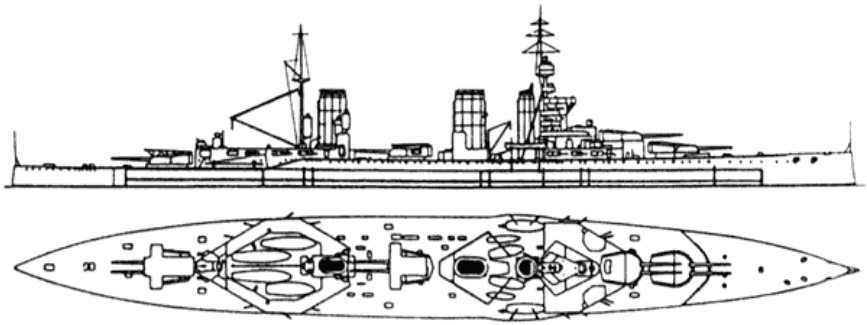
Германский линейный корабль «Принц-регент Луитпольд» (типа «Кайзер») (стр. 219)



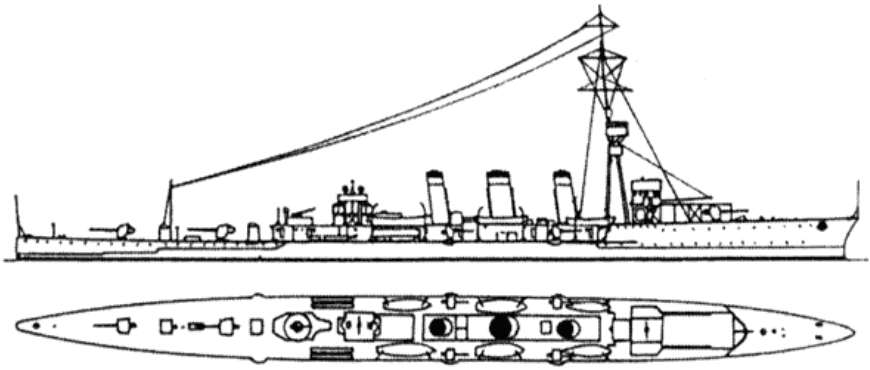
Германский легкий крейсер «Регенсбург»(стр. 219)



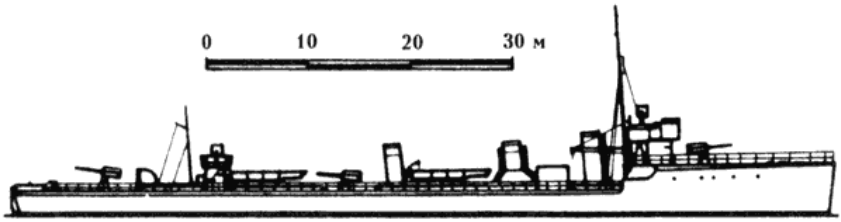
Английский линейный крейсер «Лайон» (стр. 221)



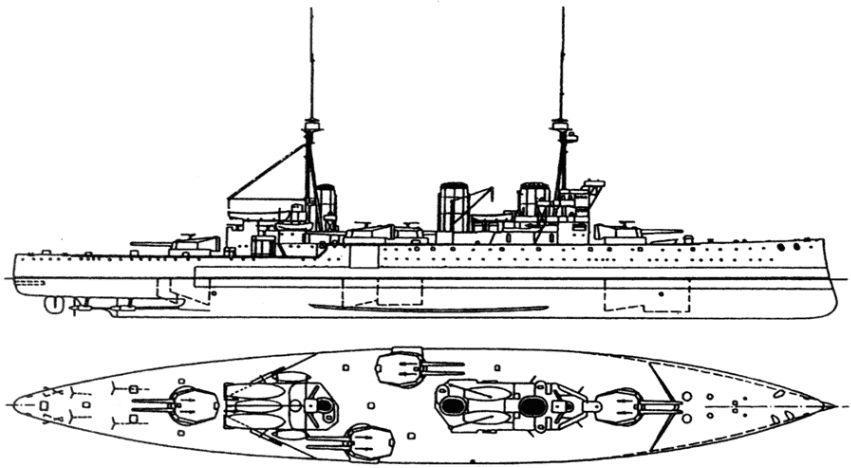
Английский легкий крейсер «Аретьюза»(стр. 221)



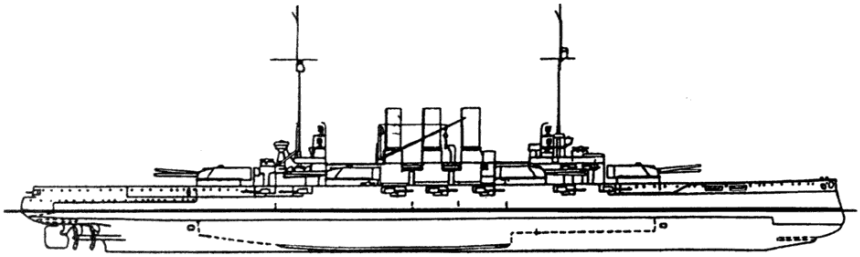
Английский эсминец «Спитфайр» (типа K/L)(стр. 221)



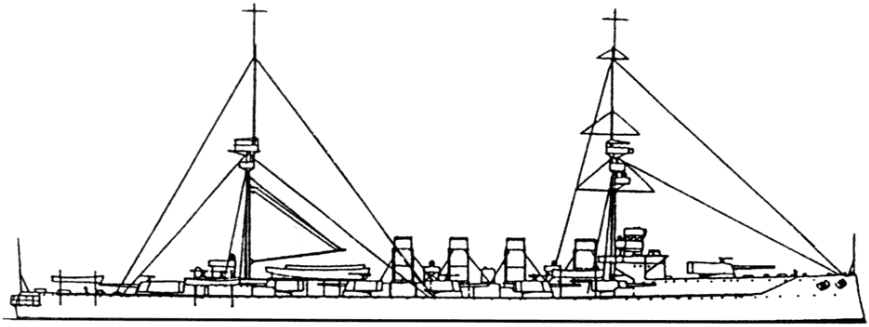
Английский линейный крейсер «Инвинсибл» (стр. 237)



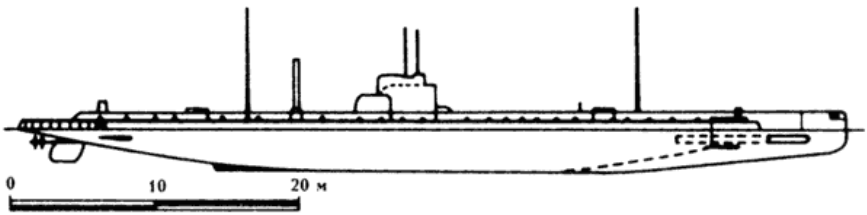
Германский линейный корабль «Остфрисланд» (стр. 244)



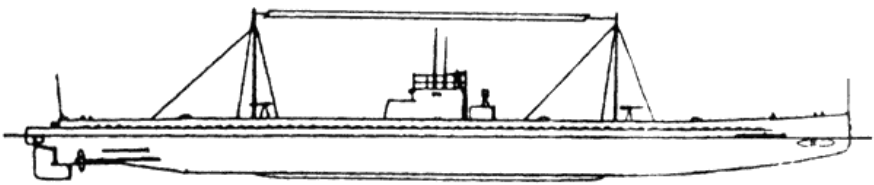
Английский броненосцвй крейсер «Дифенс» (стр. 245)



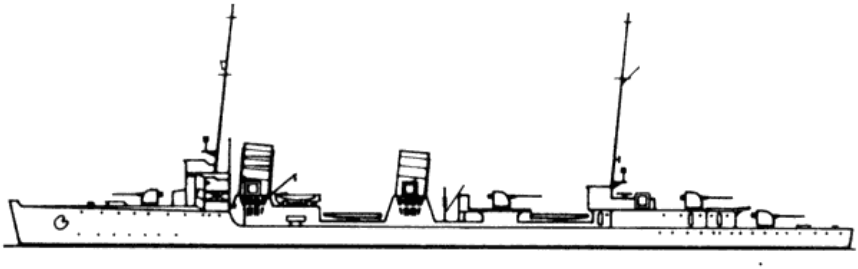
Немецкая подводная лодка U9 (типа U3) (стр. 321)



Немецкая крейсерская подводная лодка U23(стр. 321)



Один из последний эсминцев Хохзеефлотте — V116(стр. 321)



Адмирал Рейнгард Шеер



Адмирал граф фон Шпее



Адмирал Франц фон Хиппер



Адмирал сэр Джон Джеллико



Адмирал сэр Дэвид Битти



Контр-адмирал Кристофер Крэдок, погибший в сражении при Коронеле



Командующий британским Гранд-Флитом адмирал Джон Джеллико на палубе дредноута «Айрон Дюк»



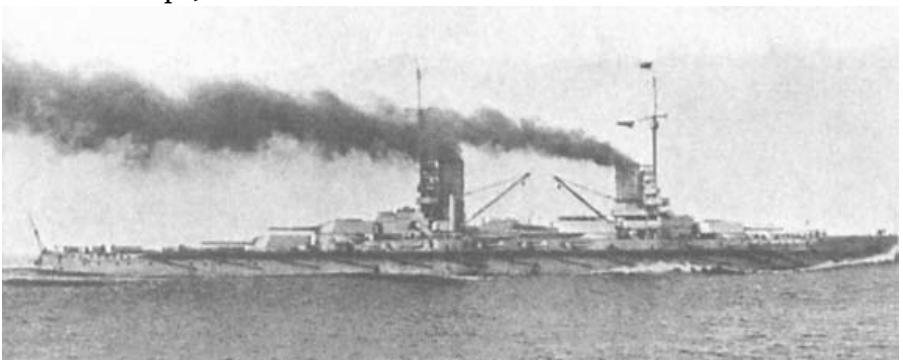
Адмирал Фишер (впоследствии — Первый Морской лорд) в своих апартаментах на броненосце «Ринаун» 1900 год



Германский линейный корабль «Ольденбург» (типа «Гельголанд»)



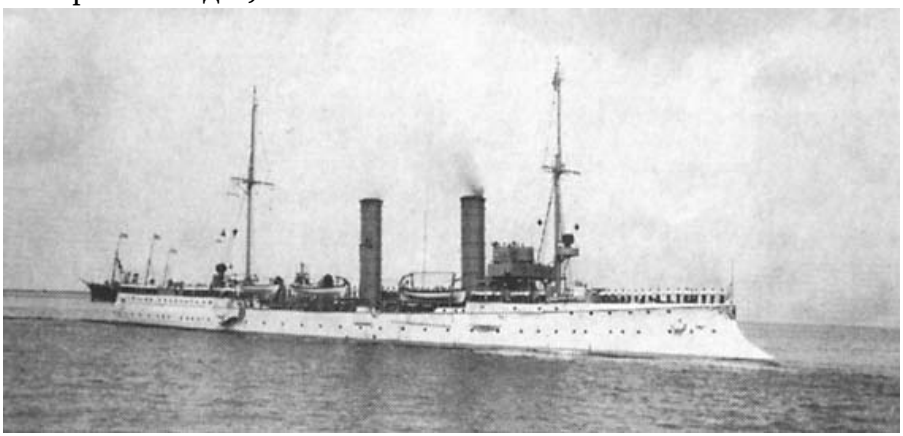
Германский линейный корабль «Принц-регент Луитпольд» (типа «Кайзер»)



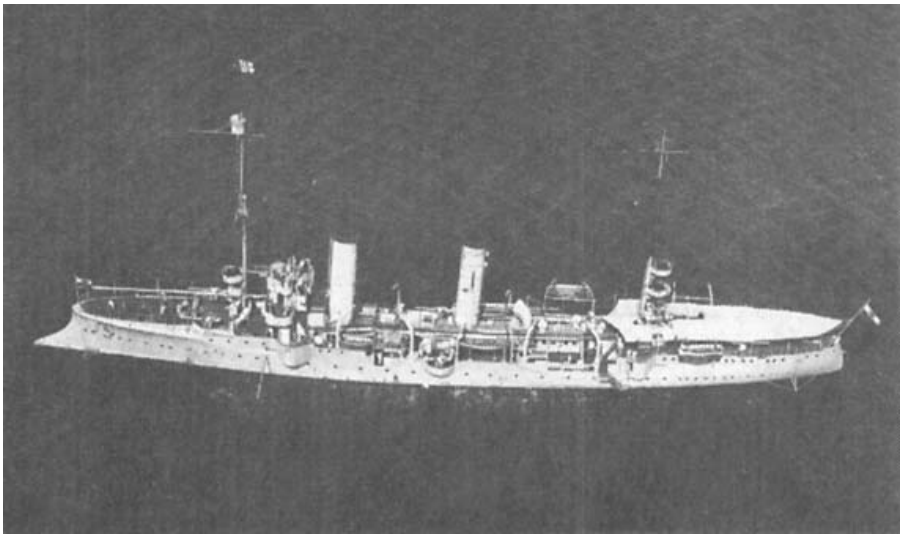
Германский линейный крейсер «Дерфлингер» (типа «Лютцов»)



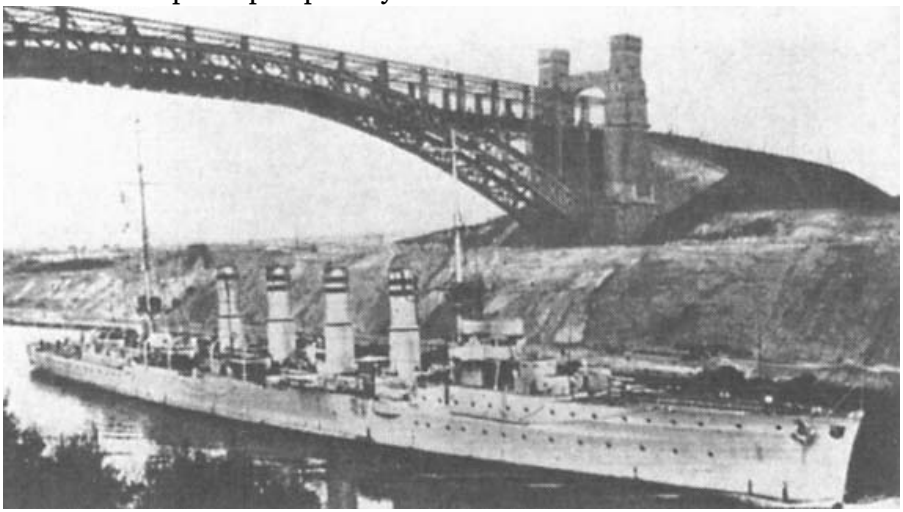
«Тетис» — один из первых германских бронепалубных крейсеров. Ревель, 1902 год (на заднем плане — русская яхта «Полярная Звезда»)



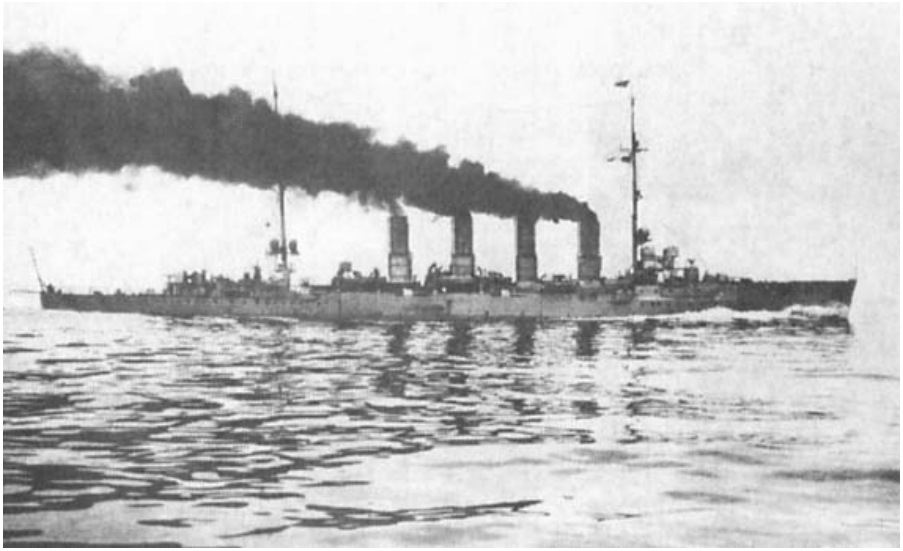
К этому же типу принадлежал крейсер «Ундине», потопленный английской подводной лодкой Е-19 на Балтике 7 ноября 1915 года



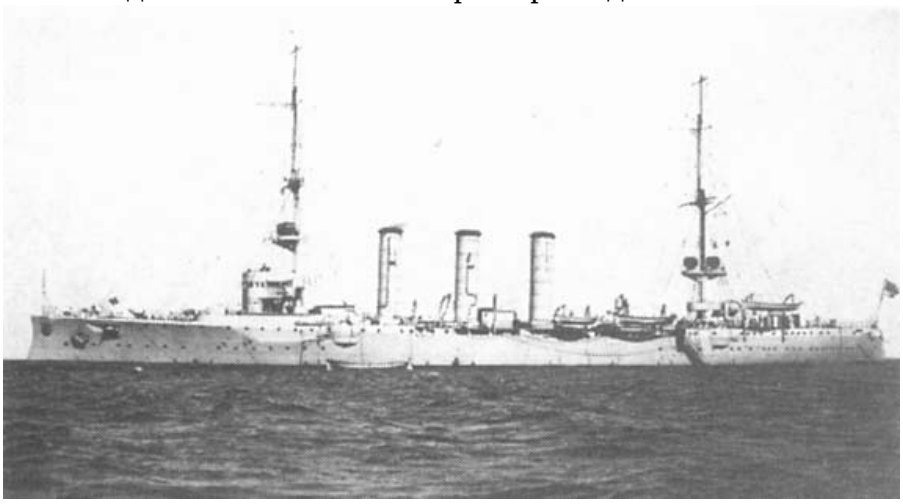
Легкий крейсер «Бреслау» в Кильском канале



Легкий крейсер «Магдебург», погибший на камнях у острова Оденсхольм 26 августа 1914 года, стал первым германским крейсером, потерянным в войне



«Лебедь Востока» — легкий крейсер «Эмден»



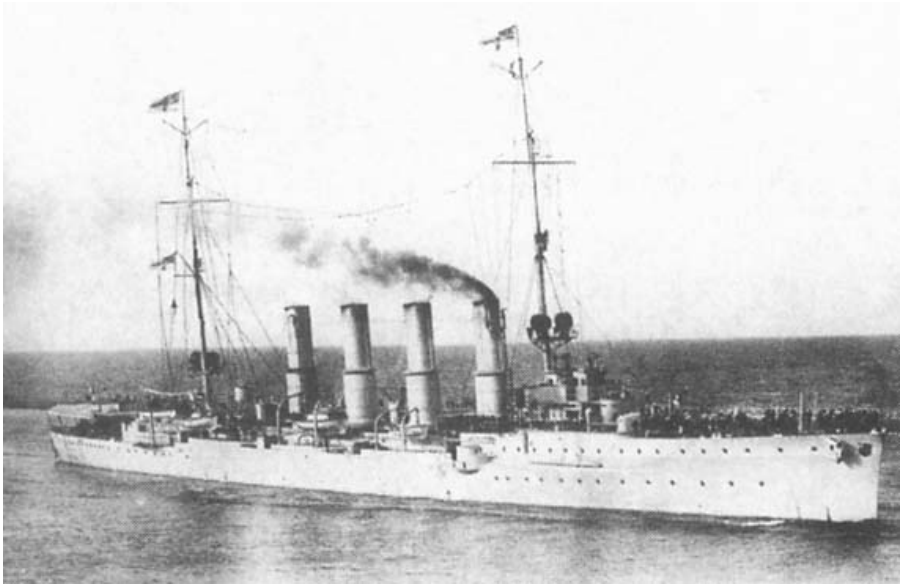
Шлюпка с английского крейсера «Сидней» приближается к «Эмдену», выбросившемуся на камни у Кокосовых островов после боя 9 ноября 1914 года



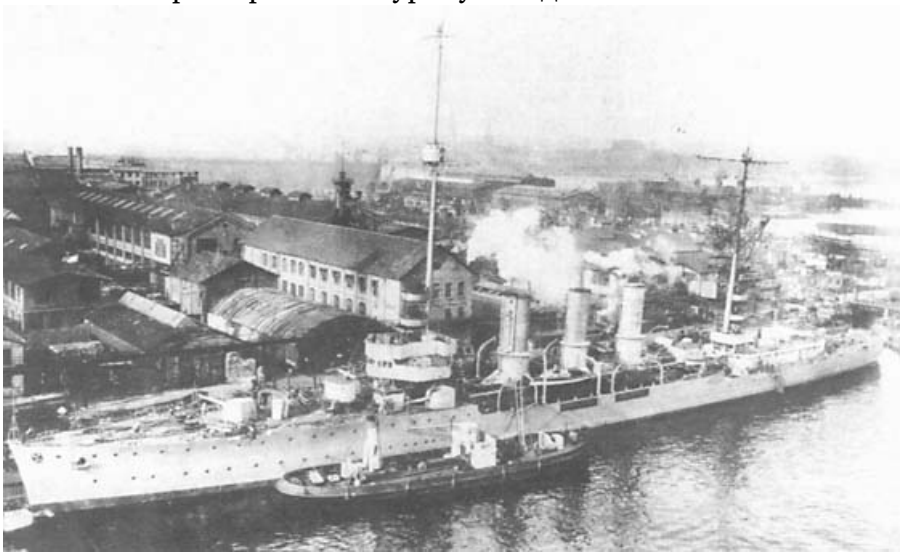
Линейный крейсер «Гебен», он же «Султан Селим Явуз» на внешнем рейде Севастополя, 1918 год



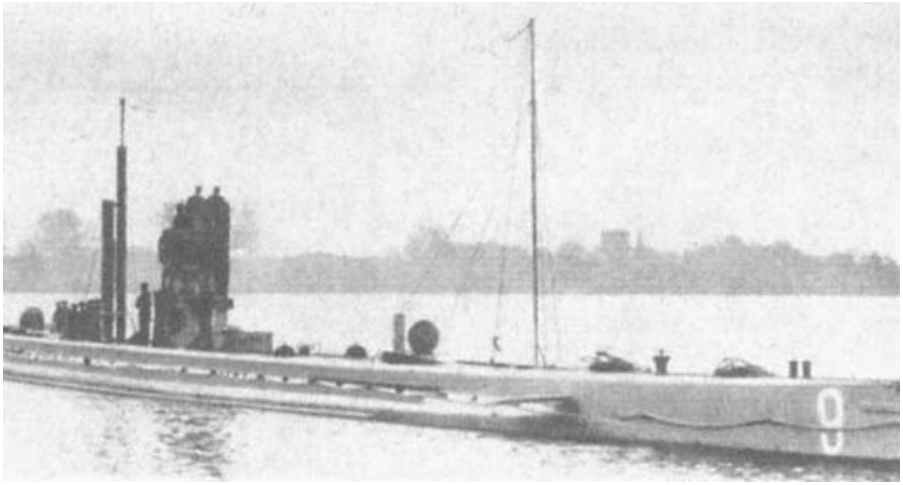
Легкий крейсер «Бреслау», он же «Мидилли»



Легкий крейсер «Регенсбург» у заводской стенки



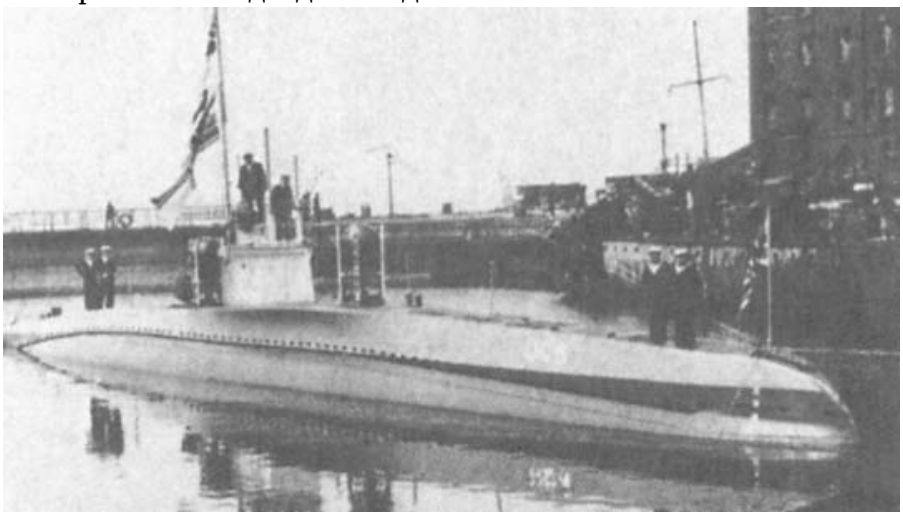
Германская подводная лодка U9



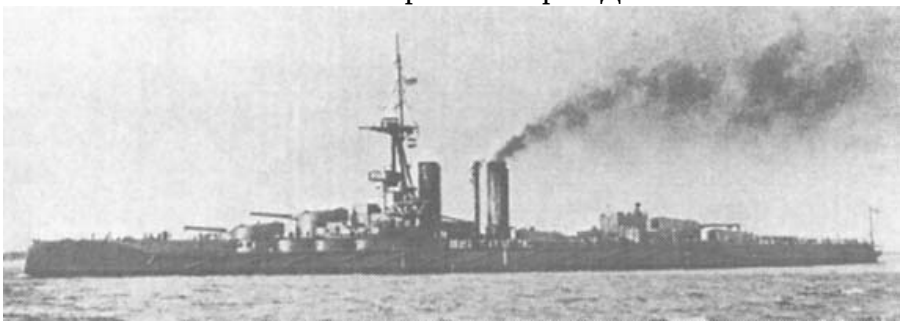
Германская подводная лодка UC1



Германская подводная лодка UC5



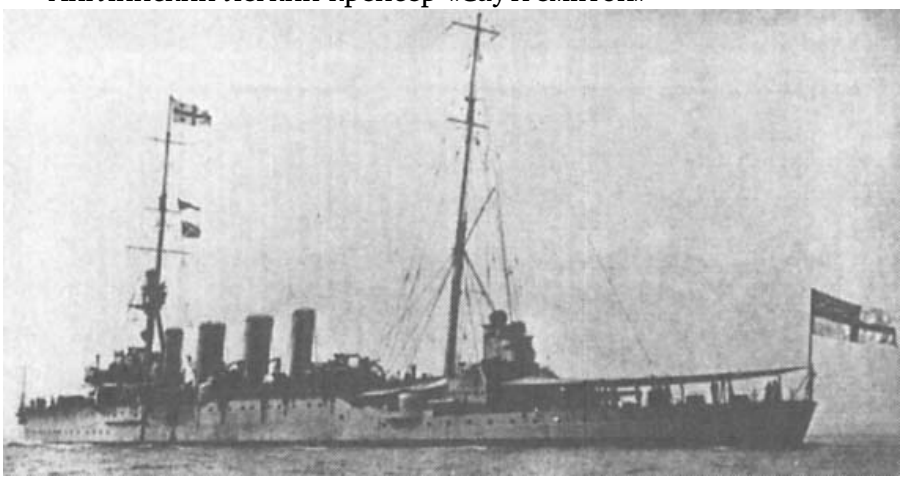
Английский линейный корабль «Айрон Дюк»



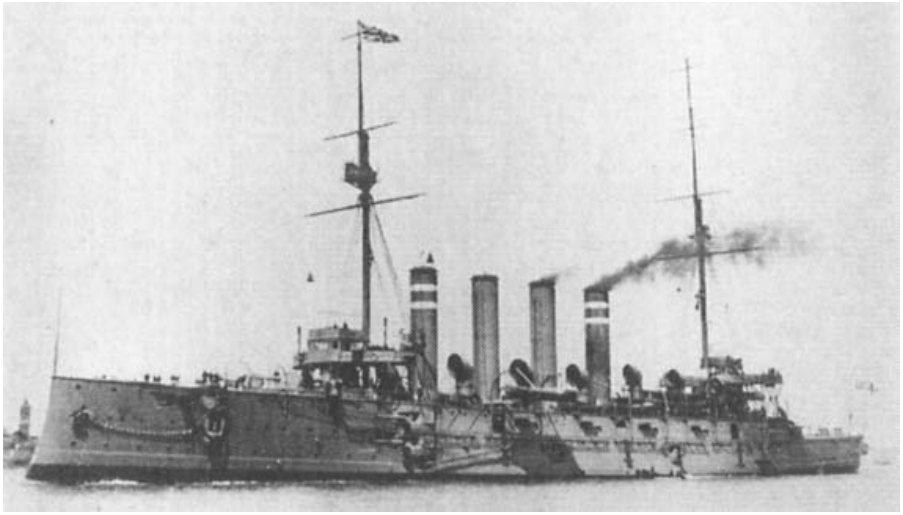
Английский линейный крейсер «Лайон», флагман адмирала Битти в Ютландском сражении



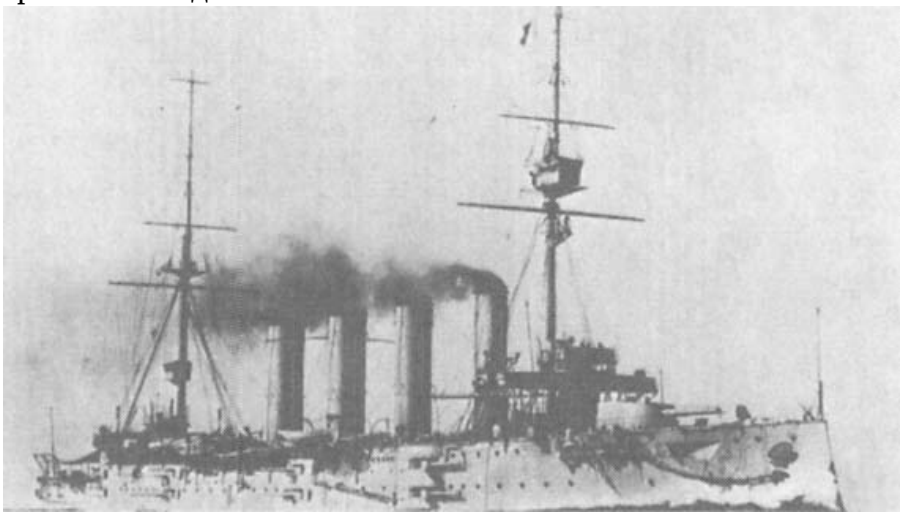
Английский легкий крейсер «Саутгемптон»



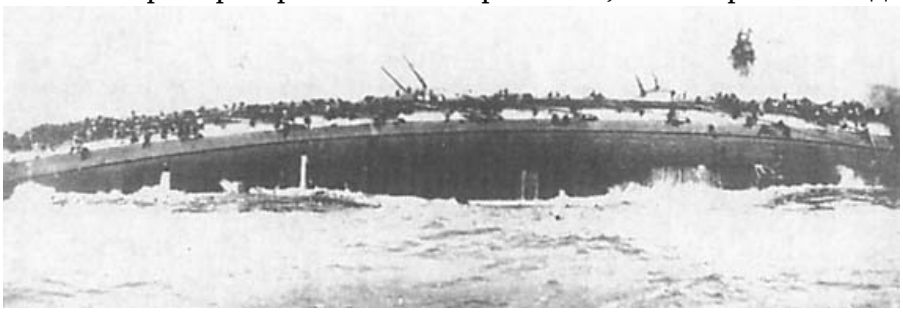
Броненосный крейсер «Гуд Хоуп» — флагман контр-адмирала Крэдока, погибший в сражении при Коронеле



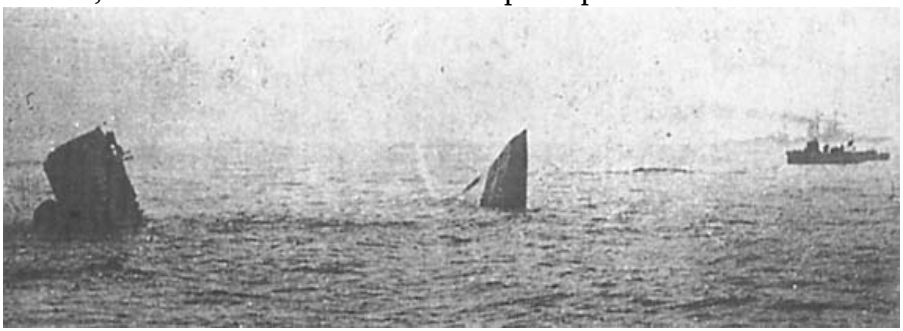
Английский броненосный крейсер «Дайадем». К этому же типу принадлежала «Ариадна», потопленная 26 июля 1917 года германской лодкой UC65



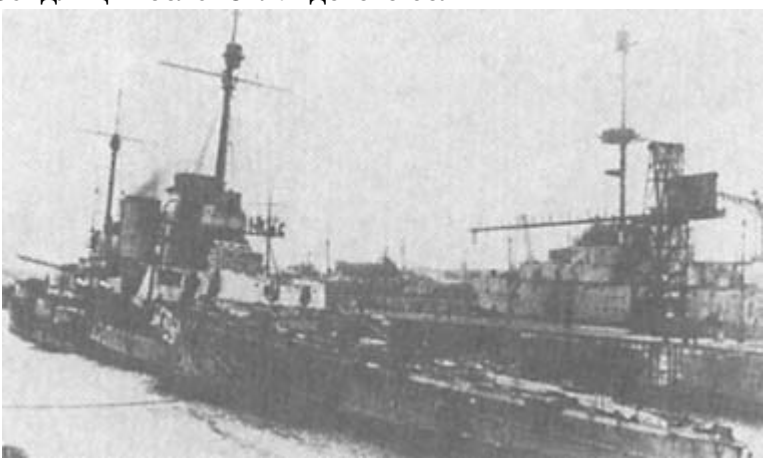
«Блюхер» переворачивается вверх килем, 24 января 1915 год



Все, что осталось от линейного крейсера «Инвинсибл»



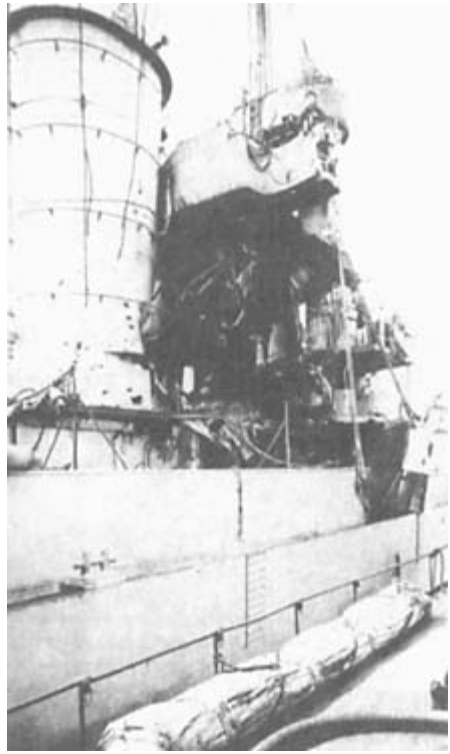
«Зейдлиц» после Ютландского боя



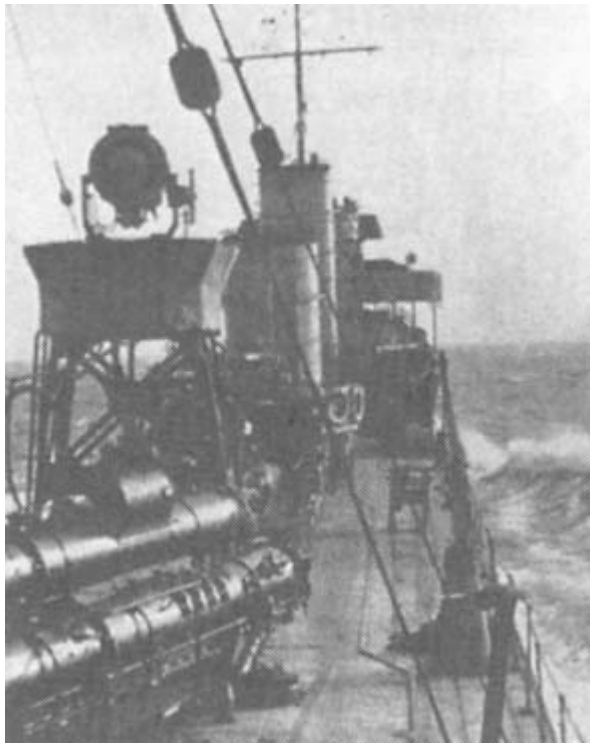
4-я эскадра дредноутов Гранд-Флита («Айрон Дюк», «Ройал Оук», «Сьюперб», «Канада») в Северном море



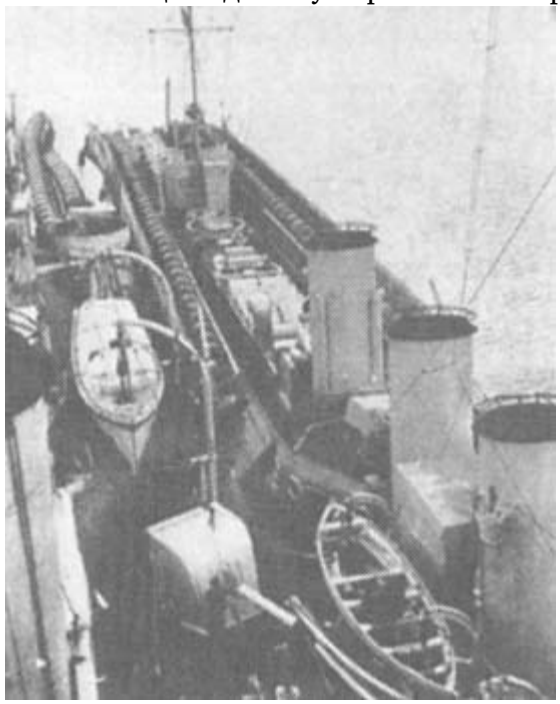
Повреждения легкого крейсера «Пиллау» после Ютландского боя



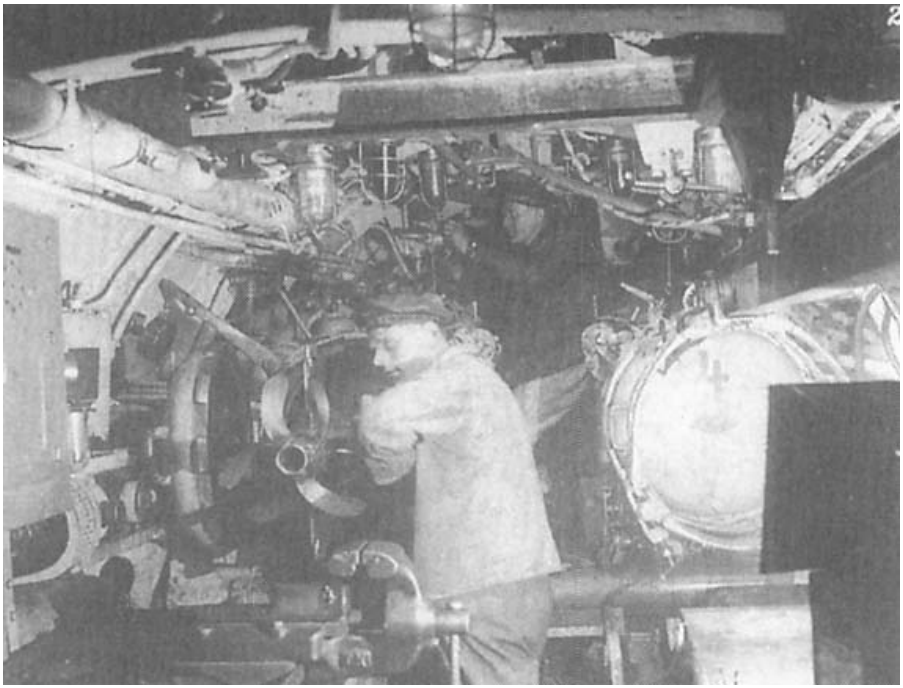
Палуба английского эсминца «Винчестер» (тип «W»), вид с кормы



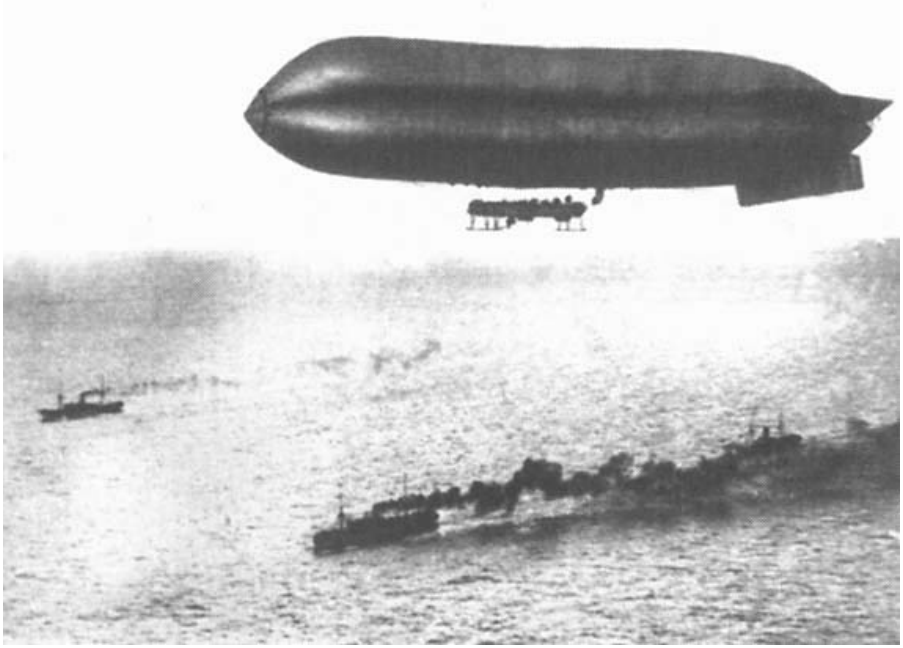
Английский эсминец «Эбдиел» у борта легкого крейсера



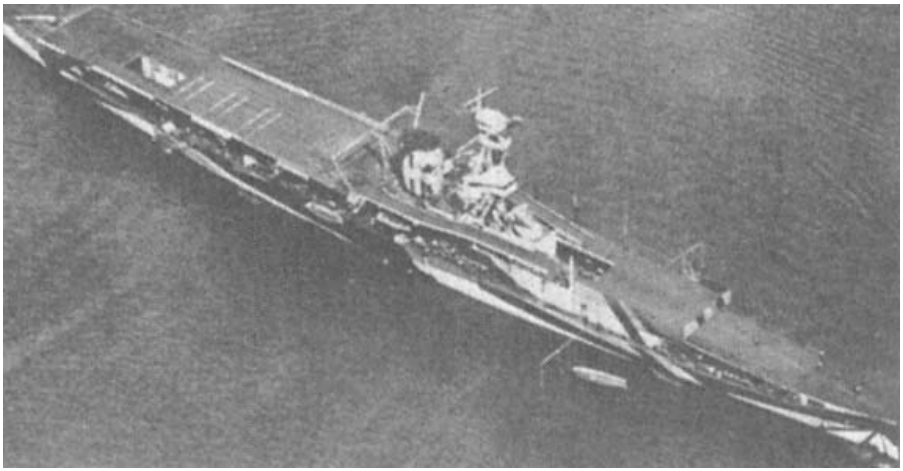
Торпедный отсек германской подводной лодки



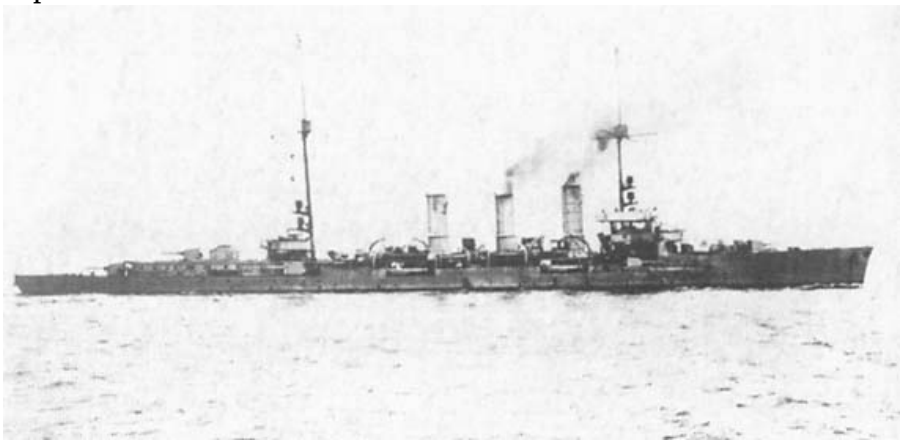
Британский дирижабль береговой охраны. Западные подходы, 1917 год



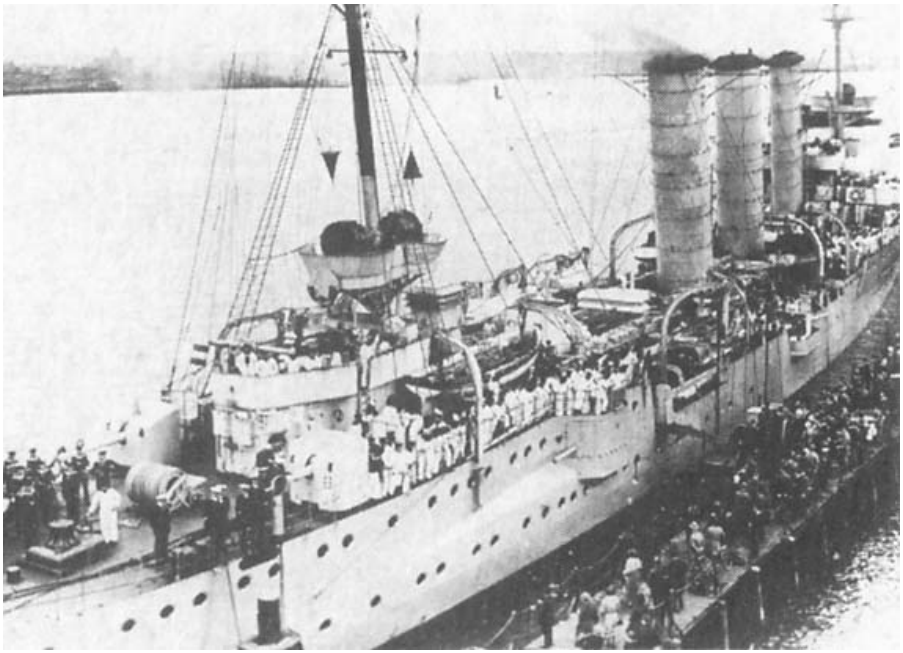
Первый в мире авианосец — британский «Фьюриес» (вид после первой модернизации)



«Дрезден» II — последний германский легкий крейсер Первой Мировой войны



«Берлин» — один из четырех легких крейсеров, оставленных Германии после Первой Мировой войны, 1925 год



notes

Примечания

1

1. «Влияние морской силы на историю». (Прим. ред.)

2

2. «К вящей славе Британии». (Прим. ред.)

3

3. Выражение, впервые примененное английским адмиралом Торрингтоном после сражения у Бевезьера (1690 г.). В переводе оно означает, что «флот существует»; смысл же этого выражения был тот, что Франция, с которой Англия вела в то время войну, должна была считаться с постоянной угрозой, каковой являлся для Франции самый факт существования английского флота, ограничивавшегося блокадой и не приступавшего к решительным действиям. (Прим. ред.)

4

4. О предстоящей в середине июля пробной мобилизации английского флота английское правительство объявило в парламенте еще в марте 1914 г. При этом мобилизация была «облегченного характера» (без призыва запасных и без соблюдения всех требований, предусмотренных правилами «настоящей» мобилизации). 26 июля, когда корабли начали уже расходиться по своим базам, пришло известие о предстоящем сосредоточении германского флота у норвежских берегов, поэтому английскому флоту было приказано оставаться в Портленде; однако часть кораблей уже ушла, а другие успели уволить в отпуск половину своих команд. Распоряжение о «настоящей» мобилизации было отдано лишь в 1 ч. 25 мин. 2 августа, и закончилась эта мобилизация 3 августа.). Отсюда видна малая степень взаимной осведомленности о состоянии и о намерениях обоих флотов. Английский флот собирался отдыхать после пробной мобилизации в своих разбросанных базах, а германский флот в столь же мирной обстановке намеревался провести отдых в норвежских фиордах; но в свете угрожающей политической обстановки германцы толковали об «усиленной боевой готовности» англичан, а англичане — о «сосредоточении» германского флота у берегов Норвегии. (Прим. ред.)

5

5. Grosse Kreuzern — по существовавшей в то время германской терминологии так назывались крейсера водоизмещением более 5500 т. В данном случае подразумеваются линейные крейсера. (Прим. ред.)

6

6. Однородные учреждения в других государствах (кроме Англии) именовались Морским Генеральным штабом, но в Германии деятельность Адмирал-штаба имела несколько своеобразный характер; поэтому редакция сохраняет именно это специфически германское название «Адмирал-штаб» (а не Морской Генеральный штаб). К тому же это своеобразие нашло себе выражение и в самой Германии, где сухопутный Генштаб так и именовался «Генеральным штабом». Его полномочия были гораздо шире, чем у Адмирал-штаба (по крайней мере до августа 1918 г.). (Прим. ред.)

7

7. Чин гросс-адмирала, по существовавшей в царской России «табели о рангах», соответствовал чину генерал-адмирала. (Прим. ред.)

8

8. План Шлиффена, при осуществлении которого германский флот в 1914 г. должен был либо разбить русский флот, либо запереть его в Финском заливе и тем предохранить германское Балтийское побережье от всякой угрозы с моря и обеспечить морскую торговлю с Данией и Швецией. (Прим. ред.)

9

9. III эскадра линейных кораблей состояла из кораблей додредноутского типа, а I, II и IV эскадры состояли из дредноутов. В IV эскадре корабли, начиная с «Эджинкорта», к началу войны еще не были вполне готовы.

10

10. В изданной в январе 1919 г. книге «The Grand Fleet 1914—1916», задачи английского флота были сформулированы следующим образом: «1. Обеспечить английским судам беспрепятственное движение по морям; это жизненный вопрос для островного государства, существование которого зависит от подвоза продовольствия морем. 2. Оказывать постоянное экономическое давление на противника, отрезав его от сообщения морем. 3. Обеспечить перевозку британского экспедиционного корпуса. 4. Обеспечить страну от вторжения неприятеля».

11

11. Подобная же всеобщая уверенность в предстоящем немедленном нападении германского флота существовала и в русском Балтийском флоте, который ждал этого нападения уже с 31 июля. 4 августа, когда Англия объявила войну, эта уверенность слегка пошатнулась, но прошло еще более месяца, прежде чем русскому командованию стало ясно, что нападения не последует. (Прим. ред.)

12

12. Т.е. морские и воздушные силы (дирижабли и гидропланы), которым поручено было систематическое наблюдение за подходами к Гельголанду. (Прим. ред.)

13

13. Неточное выражение. Речь идет о перемене направления нормального речного течения на обратное в тех случаях, когда скорость приливного течения превышает скорость нормального (неискаженного приливом) речного течения; явление это наблюдается в устьевых участках германских рек, впадающих в Северное море. (Прим. ред.)

14

14. Ошибка автора; речь идет о вспомогательном крейсере «Кайзер Фридрих дер Гроссе». (Прим. ред.)

15

15. Посланы были старые лодки (U-5 — U-18) с керосиновыми двигателями, имевшие ряд технических дефектов. См. Гайер, Германские подводные лодки в войну 1914—1918 гг., с. 5. (Прим. ред.)

16

16. 8 августа Гранд-Флит вышел из Скапа-Флоу в море для прикрытия начавшейся 9 августа перевозки английских войск через Канал. (Прим. ред.)

17

17. 9 августа U-15 действительно была протаранена и потоплена легким крейсером «Бирмингем», но при несколько иных условиях. Вторая лодка (U-13) погибла на обратном пути в районе Гельголанда. См. Р. Гибсон и М. Прендергаст, Германская подводная война 1914—1918 гг., с. 29, 30. (Прим. ред.)

18

18. Именно в это время (утром 9 августа) началась перевозка английских войск во Францию. При том зачаточном состоянии противолодочной охраны, в каком это дело находилось во всех флотах в первые дни и месяцы войны, германским лодкам могло представиться много удобных случаев для атаки английских транспортов, тем более, что сами транспорты непосредственно не охранялись. Но начальник Генерального штаба генерал Мольтке заявил Адмирал-штабу, что германская армия будет «только рада возможности свести счеты со 160 000-й британской армией» на континенте; по его мнению, отнюдь не следовало отвлекать флот от намеченных им операций ради каких-либо действий против британских транспортов. (Прим. ред.)

19

19. Шеер позабыл сделать оговорку о том, что это обстоятельство не могло быть известно англичанам, от имени которых он ведет здесь рассуждение. (Прим. ред.)

20

20. Последнее замечание менее всего относится к англичанам, у которых, наоборот, после потопления U-15 создалось несколько пренебрежительное мнение о степени действенности нового оружия, за что им пришлось впоследствии поплатиться. Что же касается активных действий, о которых говорит Шеер, то, во-первых, подобные попытки более всего соответствовали бы намерениям германцев, связанным с попыткой уравнять силы, и не могли поэтому входить в намерения английского командования, а во-вторых, не менее важным сдерживающим началом являлось отсутствие у англичан (как и у германцев) эскадренных миноносцев с достаточным районом действий; в этом отношении обе стороны одинаково чувствовали себя связанными вплоть до 1915-1916 гг. (Прим. ред.)

21

21. С 15 по 17 августа, когда производилась массовая перевозка английских войск во Францию, Гранд-Флит держался посередине Северного моря, примерно на широте Эбердина; поиски германских легких сил заканчивались значительно южнее. (Прим. ред.)

22

22. В Германии называют Хуфденом часть Северного моря, лежащую к SW от линии Тершелинг — Флэмборо-Хэд. (Прим. ред.)

23

23. U-22 — (Прим. ред.).

24

24. Этот эпизод у Ю. Корбетта (Операции английского флота в мировую войну т. II) изложен несколько иначе, причем упоминается лишь об одном крейсере «Росток». У Вильсона сказано, что у англичан было всего десять миноносцев I флотилии. О подводных лодках, замеченных «Страсбургом», нигде в английских источниках не упоминается. (Прим. ред.)

25

25. Дело происходило в 180 милях к W от Гельголанда, а не «в районе» этого острова. (Прим. ред.)

26

26. Таково было мнение командиров заградителей, но в действительности заграждение, которое, по германским данным, должно было находиться в 5—6 милях от устья Тайна, было обнаружено англичанами в 30 милях от берега (см. Ю. Корбетт, т. II, с. 34). (Прим. ред.)

27

27. Таково было мнение кайзера, который после этого боя сильно ограничил свободу действий адмирала фон Ингеноля, запретив ему высылать в море большие корабли без его разрешения. (Прим. ред.)

28

28. Фамилия начальника I флотилии миноносцев. (Прим. ред.)

29

29. По английским данным, шлюпка была оставлена умышленно, чтобы дать возможность спастись находившимся еще в воде германским матросам. (Прим. ред.)

30

30. Время (10 ч.) указано неверно. Случай этот произошел в 13 ч. 10 мин.; крейсер встретился с Е-4. (Прим. ред.)

31

31. Вернее, недостаточная осведомленность Шеера, которому не было известно о сдерживающих директивах ставки и о настойчивых попытках командования русского флота бороться с этими директивами. (Прим. ред.)

32

32. Этот вывод совершенно не соответствует действительности. Гибель «Паллады» явилась последствием того же пренебрежения к подводной опасности, какое было проявлено в начале войны и англичанами. «Паллада» так же, как и три английских крейсера, потопленные 22 сентября U-9, несла дозорную службу. С 12 октября несение дозорной службы было поручено миноносцам, и это было единственное выражение того отказа от активных действий, о котором говорит Шеер (так как германские лодки перестали встречать в устье Финского залива русские крейсера). Вместе с тем на все время войны было правильно учтено значение подводных лодок и выработана соответствующая тактика плавания в собственных водах (использование темноты и предварительное траление постоянных путей). Благодаря применению этой тактики, до конца войны ни один русский линейный корабль и ни один русский крейсер не подвергся больше атакам германских лодок; что же касается отказа от активных операций, то уже через полмесяца после гибели «Паллады» была выполнена первая постановка активного минного заграждения. (Прим. ред.)

33

33. Основания, которые имелись у англичан для захвата «Офелии», изложены у Вильсона («Линейные корабли в бою 1914-1913 гг.») на с. 58-59 и у Ю. Корбетта, т. 1, с. 274. (Прим. ред.)

34

34. Erst wagen, dann wagen (сперва взвесить, потом рисковать). (Прим. ред.)

35

35. Основной причиной, заставившей отказаться от обстрела Либавы, являлась невозможность обезопасить линейные корабли от подрыва на минах. (См. Фирле, «Война на Балтийском море», с. 286.) (Прим. ред.)

36

36. Речь идет о бое с эскадренным миноносцем «Харди», получившим повреждения, но не потопленным. (Прим. ред.)

37

37. Английские миноносцы «Дун», «Уэвени», «Тэст» и «Мой» находились в дозоре. Они попали «в вилку», но повреждений не имели; осколками снарядов были причинены потери в личном составе. (Прим. ред.)

38

38. Никаких батарей в районе Скарборо не было. (Прим. ред.)

39

39. Сведения, которыми располагал Шеер относительно местонахождения III эскадры, были неверны. В действительности она находилась еще дальше и только утром 16-го вышла из Росайта. (Прим. ред.)

40

40. Шееру не было известно, что англичане по перехваченным радиограммам знали о готовившейся германской операции и еще 14 декабря начали принимать контрмеры. Но в Адмиралтействе полагали, что германские линейные корабли по всей вероятности в море не выйдут, поэтому и было допущено опасное разделение сил, едва не повлекшее за собой разгром II эскадры линейных кораблей. (Прим. ред.)

41

41. Распоряжения Адмиралтейства не сыграли в этом отношении никакой роли. Германские линейные крейсера прошли незамеченными благодаря повороту сперва на N, а затем на NO; они возвратились круговым путем, в то время как англичане ждали их на прямом пути в Германию. (Прим. ред.)

42

42. В действительности это была очередная разведка, производившаяся Гарвичским отрядом, но прикрывавшаяся на этот раз линейными крейсерами Битти. (Прим. ред.)

43

43. Здесь S — направление на головной корабль. Англичане в этом случае сказали бы «в строю пеленга на N», где N — направление от головного корабля на концевой. (Прим. ред.)

44

44. Первый в 10 ч. 11 мин. открыл огонь «Дерфлингер», последним в 10 ч. 20 мин.— «Блюхер». (Прим. ред.)

45

45. Английский адмирал Битти в своем донесении о бое заявил, будто его корабли развили скорость в 28,5 узла.

46. Дым временами мешал как германцам, так и англичанам. (Прим. ред.)

47

47. По английским данным «Лайон», «Тайгер», «Принцесс Роял», «Нью-Зиленд», «Индомитэбл» (последние два крейсера отстали во время погони и не сразу могли открыть огонь. (Прим. ред.)

48. «Метеор». (Прим. ред.)

49

49. Неприятельский головной корабль повернул влево, а не вправо, как показано на схеме 10. (Прим. ред.)

50

50. За исключением тяжело поврежденного «Лайона» у англичан были незначительные повреждения лишь на «Тайгере». Погоня была прекращена в результате неправильно понятого сигнала Битти и отсутствия инициативы у 2-го флагмана. (Прим. ред.)

51

51. Адмирал Битти пишет об этом в своем донесении следующее: «Я полным ходом шел на истребителе „Этэк“ за эскадрой и встретил ее в полдень, когда она возвращалась курсом NNW. Я перешел на борт „Принцесс Роял“ и поднял там флаг в 12 ч. 20 мин. Капитан Блок сообщил мне здесь обо всем, что произошло после выхода из строя „Лайона“, а именно о потоплении „Блюхера“ и о том, что неприятельские линейные крейсера продолжали свой путь на Ost в сильно поврежденном состоянии». Причины, поясняющие столь странное поведение, выразившееся в том, что Блок не преследовал после этого поврежденные германские крейсера, он в своей донесении также не приводит. (Последнее замечание Шеера было бы справедливо, если бы оно относилось к действиям контр-адмирала Мура. Что касается Битти, то он перешел на «Принцесс Роял» в 13 ч. 20 мин. по германскому времени, когда расстояние до крейсеров Хиппера достигало уже 20 миль, и попытка догнать германцев была бы безнадежна. (Прим. ред.)

52

52. «Блюхер» проявил исключительную живучесть. Очевидно, Шееру еще не было известно, что крейсер затонул только после того, как в него попало от 70 до 100 тяжелых снарядов и 7 торпед. (Прим. ред.)

53

53. Англичане по расшифрованным радио в точности знали о времени и цели похода германских крейсеров. (Прим. ред.)

54

54. Здесь какое-то недоразумение, потому что, судя по схеме 12-й, в апреле и мае было совершено всего три похода. (Прим. ред.)

55

55. На «Метеоре» был поднят русский флаг, и командир «Рамсэя» поддался обману, спустив шлюпку для осмотра парохода. Тотчас был поднят германский флаг и открыт огонь. (Прим. ред.)

56

56. Впечатление, создавшееся на борту германских миноносцев, было ошибочным. У англичан никто не был потоплен, германские же миноносцы были ими замечены. Английские миноносцы прикрывали минный заградитель, который должен был поставить мины у банки Амрум, и по инструкции не должны были «преследовать неприятеля» (в случае встречи с таковым). Взрывом торпеды был поврежден английский лидер, и операция не была выполнена. Английские миноносцы в темноте растерялись (см. Ю. Корбетт, т. III, с. 162, 163). (Прим. ред.)

57

57. У автора путаница в датах и событиях. Никаких сведений об уничтожении русских миноносцев в Рижском заливе поступить не могло и не поступало, а трагедия с канонерками «Кореец» и «Сивуч» произошла двумя днями позже. (Прим. ред.)

58

58. В действительности англичане были заняты тральными работами. (Прим. ред.)

59

59. Из состава находившейся здесь X флотилии сторожевых кораблей (четыре корабля) был потоплен один лишь «Эребис»; остальным удалось уйти. (Прим. ред.)

60. Определение места достигалось путем пеленгования сделанных кораблем радиотелеграфных сигналов, которые принимались двумя различными станциями, а линии пеленгов прокладывались на карте. После этого место корабля сообщалось на корабль по радио. Вся эта операция производилась в кратчайший срок, но если в налете одновременно участвовало несколько воздушных кораблей, то при передаче радио необходимо было соблюдать строжайшую дисциплину, чтобы избежать взаимных помех и ошибок.

61

61. Предположение это было ошибочным. Англичане знали о приближении германского флота по расшифрованным германским радиограммам. (Прим. ред.)

62

62. III разведывательная группа, состоявшая из устаревших броненосных крейсеров «Принц Адальберт», «Принц Генрих» и «Роон», уже долгое время находилась в распоряжении командующего морскими силами Балтийского моря, потому что эти корабли из-за незначительной скорости хода и слабого бронирования были непригодны для применения в Северном море (Упомянутый здесь Шеером «Принц Адальберт» погиб 25 октября 1915 г.— Прим. ред.).

63

63. Ю. Корбетт (т. III, стр. 398) доказывает ошибочность этого мнения. Встреча была неизбежна, но она произошла бы позднее, при менее выгодных для германцев условиях, когда расстояние, отделявшее крейсера от главных сил адмирала Джеллико, было бы значительно меньше. (Прим. ред.)

64

64. По английским данным, она состояла из кораблей «Бархэм», «Уорспайт», «Вэлиент» и «Малайя». В английском источнике говорится лишь о четырех кораблях. По неоднократным наблюдениям с нашей стороны (с III эскадры, а также командующего II разведывательной группой), кораблей было пять. Если в эскадре отсутствовал однотипный корабль «Куин Элизабет», то возможно, что взамен его к ней был придан вновь построенный линейный корабль (предположение это не соответствует действительности,— кораблей было только четыре. (Прим. ред.))

65

65. Обстоятельства боя миноносцев в описании Шеера во многом не сходятся с английскими данными. В атаке участвовало двенадцать английских миноносцев, из которых во время боя с IX флотилией и во время атак, произведенных против крейсеров Хиппера, ни один миноносец не был потоплен. Повреждены были миноносцы «Номад» и «Нестор», которые и были вскоре потоплены германскими линейными кораблями. (Прим. ред.)

66

66. Сигнал означал, что требовалось предпринять общую погоню. Бригады и даже отдельные корабли независимо друг от друга должны были развить максимальную скорость хода, чтобы сблизиться с неприятелем. (Прим. ред.)

67

67. По английскому описанию, это был неудачно направленный легкий крейсер «Честер». На нем было убито 31 и ранено 50 человек. Крейсер получил 4 пробоины над самой ватерлинией.

68

68. В действительности, это была III эскадра линейных крейсеров («Инвинсибл», «Инфлексибл», «Индомитэбл»). (Прим. ред.)

69

69. Атака была безуспешна. (Прим. ред.)

70

70. В течение вечернего боя погиб один лишь «Дефенс»; «Уорри-ор» затонул от полученных повреждений 1 июня, а «Блэк Принс» неожиданно наткнулся ночью на германские главные силы и был быстро уничтожен. (Прим. ред.)

71

71. Подразумевается уклонение германских головных кораблей от маневра охвата головы, осуществлявшегося Гранд-Флитом. (Прим. ред.)

72. Наличие второй причины, приведенной Шеером, между тем отрицается англичанами. (Прим. ред.)

73

73. Английскими данными эти сведения опровергаются. (Прим. ред.)

74

74. В официальной германской истории (Der Krieg in der Nordsee, B. 5, S. 311) сказано, что принятие этого внезапного смелого решения до такой степени противоречило всем правилам военно-морского искусства, что оно могло быть оправдано лишь в случае успеха. (Прим. ред.)

75

75. О том, что торпеды дошли до неприятельской боевой линии, упоминает также и адмирал Джеллико, но, по его словам, корабли избежали дальнейших повреждений путем искусного маневрирования. Этим подтверждается наше предположение о том, что англичане отвернули еще до атаки наших миноносцев.

76. Согласно официальной германской истории войны (Der Krieg in der Nordsee, B. 5, S. 356, 533) эта радиограмма была передана в 22 ч. 08 мин., а не в 23 ч. 06 мин. В процессе происходивших после этого перестроений (перевод II эскадры в хвост кильватерной колонны линейных кораблей) выполнение маневра затянулось почти на целый час и только около 23 ч. германский флот лег на назначенный курс. Шеер предпочел не упоминать об этой задержке и допустил в своей книге очередную неточность, благодаря которой создается впечатление (схема 27), будто германский флот повернул на SSO немедленно после сигнала. (Прим. ред.)

77

77. По английским данным, донесение «Цеппелина» и вывод, сделанный Шеером, были ошибочными. См. Ю. Корбетт, т. III, с. 500.

78. Случай с миноносцем «Спитфайр» (Ю. Корбетт, т. III, с. 479). (Прим. ред.)

79

79. В действительности у англичан погибли один броненосный крейсер и пять миноносцев; повреждены были три легких крейсера и пять миноносцев.

80

80. По английским данным, миноносец был взорван торпедой, выпущенной миноносцем «Моресби» (Ю. Корбетт, т. III, с. 494). (Прим. ред.)

81

81. «Уорспайт» был сильно поврежден, но возвратился в порт. (Прим. ред.)

82

82. Это была германская II флотилия миноносцев. (Прим. ред.)

83

83. В действительности L-11 встретился с крейсерами Битти. (Прим. ред.)

84

84. Заграждение было поставлено 4 мая лидером миноносцев «Эбдиел». (Прим. ред.)

85

85. Англичане утверждают, что английские лодки атак не производили. См. Ю. Корбетт, т. III, с. 503 и 504. (Прим. ред.)

86

86. Едва ли «Зейдлиц» встретился именно с линейными крейсерами, находившимися ночью в авангарде Гранд-Флита, т.е. значительно южнее того места, где германский флот пересекал струю английского флота. Ю. Корбетт ничего не упоминает о случае, приведенном у Шеера. (Прим. ред.)

87. Атаки были безуспешны. (Прим. ред.)

88

88. В действительности англичане, по официальным английским данным, потеряли 3 линейных крейсера, 3 броненосных крейсера и 8 эскадренных миноносцев. (Прим. ред.)

89

89. В моем первом донесении о ходе боя упоминалось также и о гибели «Лютцова». Опубликование сведений об этой потере было задержано Адмирал-штабом. Неприятель своими непосредственными наблюдениями не мог установить факт гибели этого корабля, поэтому по военным соображениям целесообразно было оставить противника в неведении. Но в результате этого умалчивания создалось впечатление, точно нам это было необходимо, чтобы преувеличить наш успех.

90

90. По наблюдению со II разведывательной группы (наблюдение это было ошибочным.— Прим. ред.).

91

91. Это объяснение Шеера не соответствует действительности. Английский флот в течение 40 минут шел на SW, в 23 ч. 17 мин. (по германскому времени) повернул на SSO и перестроился в ночной походный порядок. Германский флот находился в это время в нескольких милях к W от Гранд-Флита. (Прим. ред.)

92

92. Как сказано в книге адмирала Джеллико, одна группа линейных кораблей присоединилась к нему лишь в 18 ч. 1 июня.

93

93. Все эти догадки Шеера не оправдались. V английская эскадра и часть I эскадры действительно отстали, но они шли на S, а корабли, замеченные с L-24 в бухте Яммер, по мнению Ю. Корбетта (т. HI, с. 500), были либо призраком, либо конвоем пароходов. Относительно курса SW сказано в предыдущем редакционном примечании. (Прим. ред.)

94

94. Тот факт, что Флот Открытого моря благополучно достиг Хорнс-рифа, с точки зрения Шеера действительно был необъяснимым, и Шеер был прав, когда строил для объяснения этого факта всевозможные предположения. Не его вина, что большая часть, если не все эти предположения, частью основанные к тому же на неверных донесениях с цеппелинов, совершенно не оправдались. Ю. Корбетт также не дает ясного ответа на вопрос о том, действительно ли адмирал Джеллико был введен в заблуждение и надеялся встретить утром германский флот на пути к Гельголанду, или же германцы ускользнули вследствие чрезмерной осторожности Джеллико и в особенности из-за непонятной пассивности V эскадры и части I эскадры. Х. Вильсон подвергает действия англичан суровой критике; при этом Вильсону не было известно, что содержание радио, перехваченного англичанами (о производстве утром 1 июня воздушной разведки у Хорнс-рифа), было своевременно передано адмиралу Джеллико. (Прим. ред.)

95

95. В обоих случаях наблюдался принятый за два различных отряда Гарвичский отряд коммодора Тэрвитэ, состоявший из 5-й эскадры легких крейсеров, лидера и восемнадцати миноносцев и крейсировавший переменными курсами в районе, который был ему назначен адмиралом Джеллико. (Прим. ред.)

96

96. Это был Гранд-Флит, вышедший в море по получении сведений о готовившейся германской операции. Английские радипеленгаторные станции довольно точно определили место нахождения германского флота, и днем 19 августа с минуты на минуту ожидалась встреча обоих флотов в наилучших для англичан условиях. Надежда на встречу исчезла после того, как адмиралу Джеллико стало известно о повороте Шеера на SO, и в 18 ч. (по германскому времени), когда расстояние до возвращавшегося в базу Флота Открытого моря составляло около 55 миль, англичане также повернули обратно. (Прим. ред.)

97

97. По английским данным (Ньюболт, т. IV, стр. 65), атаке подвергся лилейный крейсер «Инфлексибл», причем две торпеды прошли вплотную за кормой крейсера. Атака произошла в 21 ч. 50 мин (по германскому времени), а не в 22 ч. 45 мин., как сказано у Шеера. (Прим. ред.)

98

98. Командир лодки ошибся, полагая, что торпеда попала в миноносец. Подорванный им крейсер «Фальмут» остался на плаву, но на следующий день получил еще два попадания с U-63 и через 8 часов после этого затонул. (Прим. ред.)

99

99. Отряд Тэрвита был извещен о том, что Гранд-Флит за дальностью расстояния не сможет оказать поддержки; при этих условиях атака повлекла бы к крупным потерям и вскоре отряду Тэрвита было приказано возвратиться. (Прим. ред.)

100

100. Все донесения, полученные Шеером от L-13, а начиная с 19 ч. 40 мин. также и от L-11, в действительности относились исключительно к Гарвичскому отряду коммодора Тэрвита, в течение всего дня державшемуся соединенно и не имевшему в своем составе линейных кораблей. (Прим. ред.)

Последнее верно, только если гены, отвечающие за эти признаки распложены на разных хромосомах.

101

101. Как уже упоминалось, англичане отрицают этот факт, и если бы дело произошло так, как показалось командиру U-66, то английский флот не направился бы через час в то место, где произошла атака. (Прим. ред.)

102

102. У Шеера дважды упоминается о том, что атака была произведена в 22 ч. 45 мин. Если здесь нет ошибки, то остается заключить, что у Ньюболта (т. IV, стр. 65) время указано неправильно. Если же момент, когда за кормой линейного крейсера «Инфлексибл» прошли 2 торпеды, показан правильно, то атака эта (в 21 ч. 50 мин. по германскому времени) была мнимой, действительная же атака, произведенная U-65 часом позже, осталась англичанами незамеченной. Далее у Ньюболта говорится, что к 22 ч. 30 мин. английский флот благополучно вышел из опасного района. (Прим. ред.)

103

103. Размеры этого успеха германцами были преувеличены, но все же англичане (Вильсон, стр. 262) признают, что операцию Шеера можно считать удачной; «ценой незначительных повреждений одного линейного корабля он потопил два британских крейсера и опроверг оптимистическое мнение, будто после Ютландского боя германский флот больше не отважится выходить в море». Кроме того, установлены были новые ограничения в вопросе о выходе английского флота в море, что должно было повлечь за собой затягивание решения исхода войны на море. (Прим. ред.)

104

104. Английское Адмиралтейство получило сведения о выходе германского флота, но цель операции была неясна, и, в соответствии с принятыми после похода 19 августа решениями, Адмиралтейство воздержалось от высылки Гранд-Флита в море. Адмирал Джеллико со своей стороны ограничился посылкой четырех крейсеров с четырьмя миноносцами в северную часть Северного моря, где они, быть может, и встретились бы с германскими легкими силами, если бы погода позволила последним действовать по разработанному адмиралом Шеером плану. (Прим. ред.)

105

105. По английским данным (Г. Ньюболт, т. IV, стр. 76—86) было потоплено семь дрифтеров и повреждено два дрифтера. Кроме того, погиб миноносец «Флерт», а второй поврежденный миноносец «Нубиен» удалось спасти. Впоследствии к нему приделали носовую часть от поврежденного эсминца «Зулу», составленный таким образом корабль получил название «Зубиен». (Прим. ред.)

106

106. Атака была произведена лодкой I-1 (Вильсон, стр. 268). У Ньюболта (т. IV, стр. 91) ошибочно сказано, что «4 торпеды были выпущены подводной лодкой Е-1»; в действительности эта лодка с октября 1915 г. и до конца войны находилась в Балтийском море. (Прим. ред.)

107

107. Подразумевается, очевидно, непосредственное действие торпедного взрыва на корпус корабля. Шеер не упоминает здесь о случаях взрывов, вызвавших детонацию боевых припасов, как это произошло на крейсере «Принц Адальберт» и на линейном корабле «Поммерн». (Прим. ред.)

108

108. В этих словах, несмотря на некоторое преувеличение, есть все же значительная доля правды (Вильсон, с. 274). (Прим. ред.)

109

109. Неоднократно приводимое Шеером толкование английской стратегии, по английским источникам не вполне соответствует действительности. Но Шеер писал свои воспоминания еще в то время, когда не были опубликованы английские материалы, из которых ему стало бы ясно, что многие попытки, делавшиеся англичанами для встречи с германским флотом, остались для германцев совершенно не известными.

110

110. «Баралонг» был судном-ловушкой. Описание происшествия см. в труде Р. Гибсона и М. Прендергаста, Германская подводная война 1914—1918 гг., с. 89, а также у Ю. Корбетта, т. 3, с. 168 и Гросса, том IV. (Прим. ред.)

111

111. По английским источникам, пароход шел зигзагообразными курсами, а командир лодки, по его собственным словам, понял, что пароход намерен таранить лодку. В действительности, на пароходе «никто не заметил ни малейшего признака присутствия лодки» (Гибсон и Прендергаст, с. 89). (Прим. ред.)

112

112. Пароход «Сассекс» был потоплен подводной лодкой UB-29. См. Гибсон и Предегаст, с.128. (Прим. ред.)

113

113. Американский посол в Берлине. (Прим. ред.)

114

114. Подразумевается провал наступления на Верден, а также наступление русских армий на Юго-Западном фронте с последующим вступлением в войну Румынии. (Прим. ред.)

115

115. Подразумеваются успехи германской армии в Румынии. (Прим. ред.)

116

116. По-видимому речь идет о записке, составленной 27 августа. (Прим. ред.)

117

117. Действительность, как известно, оказалась иная. (Прим. ред.)

118

118. Это не относится к лодкам «UC» от №1 до № 5 включительно, которые торпедного оборудования не имели. (Прим. ред.)

119

119. Гибсон и Прендергаст приводят несколько отличные данные. См. Гибсон и Прендергаст, с. 452—455. (Прим. ред.)

120

120. В других источниках приводятся иные данные. (Прим. ред.)

121

121. Гибсон и Прендергаст на с. 424 и 478 приводят другие данные. (Прим. ред.)

122

122. «UT» — подводный акустический прибор. (Прим. ред.)

123

123. По данным Гибсона и Прендергаста (с. 193)—3143 тонн, что в большей мере соответствует показанному далее количеству груза. (Прим. ред.)

124

124. Обычно на каждой лодке находилось по два штурмана торгового флота; в мирное время они совершали рейсы в английские порты и оказывались поэтому очень ценными лоцманами. (Прим. ред.)

125

125. U-84 встретилась с судном-ловушкой «Пенсхэрст».Через год U-84 была потоплена. См. Гибсон и Прендергаст, с. 207 и 366. (Прим. ред.)

126

126. Судно-ловушка «Прайз». См. Гибсон и Прендергаст. с. 228. (Прим. ред.)

127

127. Начальник вспомогательной флотилии тральщиков Северного моря. (Прим. ред.)

128

128. Поддержка крейсеров, охранявших тральные работы. (Прим. ред.)

129

129. Подробности см. Гибсон и Прендергаст, с. 230. (Прим. ред.)

130

130. 2-й дивизон тральщиков впервые был послан в Балтийское море во второй половине сентября 1914 г. (на время операции у Виндавы); вторично, и на этот раз окончательно, он был командирован в конце октября 1914 г. (для несения сторожевой службы в Зунде), но для траления стал применяться лишь в конце января 1915 г. В августе, в первой половине сентября и в октябре 1914 г. 2-й дивизион находился в составе Флота Открытого моря, но почти не участвовал в тралении, поскольку англичане не прибегали в начале войны к постановке минных заграждений в Гельголандской бухте, не желая затруднять действия английских подводных лодок. (Прим. ред.)

131

131. Малые лодки «UC» от №1 до №15 включительно ставили 12 мин того же типа, что и мины, ставившиеся с надводных заградителей, с, той разницей, что эти мины специально приспосабливались для постановки с подводных лодок (снимался верхний колпак, устанавливались соединительные стойки и пр.). Большие лодки «UC», начиная от «UC-16», ставили 16 мин специального увеличенного типа, грушевидной формы. (Прим. ред.)

132

132. Задание, полученное линейными кораблями, сформулировано автором не вполне точно. Корабли должны были привести к молчанию батареи, защищавшие подступы к Соэлозунду с W, самый же пролив, по характеру глубин, для линейных кораблей был недоступен и форсировать его в буквальном смысле этого слова они не могли. (Прим. ред.)

133

133. Канонерская лодка «Храбрый», участвовавшая в этом бою, уничтожена не была. Более точное и более подробное описание Моонзундской операции, см. в книге фон Чишвица «Захват Балтийских островов Германией в 1917 г.», перевод с немецкого, Воениздат, Москва, 1937. (Прим. ред.)

134

134. Сведения эти неверны. Что касается сосредоточения лодок у северного выхода из Моонзунда, то русские учитывали это обстоятельство и вышли из Моонзунда под вечер 19 октября, миновав опасный район в сгущавшейся темноте и благополучно пройдя при этом в стороне от нескольких минных банок, поставленных германскими подводными заградителями. (Прим. ред.

135

135. Здесь Шеер сильно переоценивает успех немцев. Силы немцев более чем втрое превышали русских, и, несмотря на это русские все же нанесли им тяжелые потери.

136

136. В соответствии с состоявшимся признанием независимости Финляндии все батареи, сооруженные русскими в Финляндии, были разоружены и русским вооруженным силам было запрещено вмешиваться в гражданскую войну, начавшуюся в Финляндии 27 января 1918 г. (Прим. ред.)

137

137. Тем не менее ледовый поход русского флота, совершенный в более трудных ледовых условиях в восточной части Финского залива, был осуществлен еще раньше, чем германский особый отряд предпринял поход в Гельсингфорс. (Прим. ред.)

138

138. В действительности британские крейсера, которые могли развить скорость в 32 узла, шли со скоростью не более 25 узлов. По этому поводу Г. Ньюболт (т. V, с. 244, 245) высказывает нелестные предположения по адресу адмирала Непира, командовавшего 1-й крейсерской эскадрой («Корейджес» и «Глориес»). (Прим. ред.)

139

139. Снаряды попали не в линейные крейсера, а в легкий крейсер «Кардиф». К этому же времени относится кратковременный поворот крейсеров адмирала Непира, который не имел точных планов минных заграждений и полагал, что продолжать дальше преследование нельзя. Это крупное упущение в системе осведомления боевых кораблей о границах загражденных районов и явилось одной из основных причин, по которым действия превосходящих английских сил не отличались в этом бою должной решительностью, что и позволило германцам избежать неминуемых потерь. (Прим. ред.)

140

140. С английской стороны в бою участвовали новые броненосные крейсера «Рипалс», «Корейджес» и «Глориес», вооруженные 38,1-см орудиями и развивавшие скорость хода в 32 узла, а также восемь легких крейсеров и несколько эскадренных миноносцев. Производя вместе с 1-й эскадрой линейных крейсеров поиск под прикрытием 1-й эскадры линейных кораблей, отряд наткнулся на германский «укол». От артиллерийского огня пострадали четыре английских крейсера, но непосредственные результаты поиска были ничтожны (захват дозорного парохода «Кедингеи» с 64 пленными); однако после этого столкновения германцы были вынуждены придавать своим тральщикам более сильное прикрытие. (Прим. ред.)

141

141. Г. Ньюболт (т. V, с. 223—245) при описании этой неудачной операции вовсе не упоминает о действиях английских миноносцев, посланных в погоню за тральщиками. (Прим. ред.)

142

142. Снаряд попал в крейсер «Каледон», но повреждений не причинил. (Прим. ред.)

143

143. Появление этих крейсеров осталось незамеченным; англичане повернули тотчас после открытия огня германскими линейными кораблями. (Прим. ред.)

144

144. По другим сведениям, попало шесть снарядов. См. Вильсон, «Линейные корабли в бою 1914—1918 гг.», с. 277. (Прим. ред.)

145

145. Это наблюдение было ошибочным. (Прим. ред.)

146

146. Последнее предположение соответствовало действительности. Так называемые «легкие линейные крейсера» типа «Корейджес» несли по четыре 380-мм орудия и имели бортовое бронирование всего 76 мм. После окончания войны они были переоборудованы в авианосцы. (Прим. ред.)

147

147. Это описание, в котором Шеер сам себе противоречит, явно не соответствует действительности. «Мэри Роуз» в момент нападения германских крейсеров, принятых сперва за английские крейсера, находился в шести милях впереди конвоя, чем и объясняется тот факт, что он подошел в месту происшествия «минут через 20». Лихая атака, произведенная «Мэри Роуз», была доведена до расстояния в 10 кабельтовых, после чего миноносец получил накрытие и погиб. Если бы командир «Мэри Роуз» не был поглощен мыслью об атаке, с помощью которой он надеялся, вероятно, отстоять конвой, то он имел бы время послать по радио донесение о появлении германцев. В это время в море (о чем командиру «Мэри Роуз» не было известно) находились тридцать английских крейсеров и пятьдесят четыре миноносца, высланных для поисков германского заградителя, и нескольких миноносцев, о выходе которых имелись предположительные сведения. Таким образом, «Мэри Роуз» бессмысленно погиб, как часовой на посту, а германским крейсерам удалось безнаказанно проскользнуть к Хорнс-рифу (см. также замечания Ньюболта в т. V на с. 216). (Прим. ред.)

148

148. Насколько известно, в английских источниках об этом факте не упоминается. (Прим. ред.)

149

149. Перехваченные германцами радио были поняты неправильно. См. Г. Ньюболт, т. V, с. 258. (Прим. ред.)

150

150. Пароход не затонул. См. Г. Ньюболт, т. V, с. 259. (Прим. ред.)

151

151. Потоплен был только 1 пароход. (Прим. ред.)

152

152. Полуфлотилия очень близко разошлась с искавшими ее английскими крейсерами (см. Г. Ньюболт, т. V, с. 265). (Прим. ред.)

153

153. По германским подсчетам, обеими полуфлотилиями было потоплено двадцать семь судов и четыре моторных катера, В действительности было, потоплено семь дрифтеров и один траулер. (Прим. ред.)

154

154. Эта линия действительно была занята, и выход германцев был замечен командиром подводной лодки I-6 ; но здесь произошла одна из тех случайностей, которых было так много в этой войне и которые по большей части происходили именно тогда, когда назревали крупные события. Командир лодки помнил о полученной им походной инструкции, в которой говорилось, что не исключалась возможность операций английских крейсеров внутри порученного его наблюдению района; все признаки указывали на то, что замеченные им (в 20 ч. и в 20 ч. 30 мин. 23 апреля) крейсера были германские, но командир лодки счел их английскими и ничего не донес по радио. В результате адмирал Битти узнал овыходе германского флота четырнадцатью часами позднее, чем это могло бы быть, если бы I-6 послала донесение; трудно, однако, судить, могло ли это обстоятельство иметь решающее значение для всего исхода германской операции. По всей вероятности, встреча обоих флотов могла бы произойти лишь в том случае, если бы адмирал Битти узнал о выходе германского флота не позднее 14 ч. 23 апреля. (Прим. ред.)

155

155. Радиотелеграфирование, вызванное аварией «Мольтке», было обнаружено английскими радиопеленгаторными станциями и днем 24-го Гранд-Флит вышел в море, но было уже поздно. (Прим. ред.)

156

156. Сведения, которыми располагал Шеер относительно времени выхода конвоев из Норвегии, были неточными и непроверенными. Большой конвой, состоявший из тридцати четырех пароходов, вышел не 24 апреля, как надеялся Шеер, а днем 22-го. По этому поводу Ньюболт (т. V, с. 325, 326) делает ряд иронических замечаний по адресу Шеера и его штаба, но в то же время не может не признать, что стратегическое положение, при котором для конвоирования пароходов пришлось выделять отдельные части Гранд-Флита, внушало самые серьезные опасения. (Прим. ред.)

157

157. У Гибсона и Прендергаста (с. 386) сказано: «К счастью, один конвой только что вошел в Ферт, а другой готовился к выходу, поэтому германцы никого не нашли». После этой экскурсии маршрут конвоев был перенесен дальше на N. (Прим. ред.)

158

158. У Гибсона и Прендергаста (с. 385, 386) этот эпизод изложен несколько иначе и, по-видимому, менее точно. (Прим. ред.)

159

159. Наступление на Западном фронте, начатое Фошем вскоре после прибытия первых американских дивизий, перевозке которых во Францию не смогли воспрепятствовать германские подводные лодки. (Прим. ред.)

160

160. Факторы, вероятность которых очень мало или вовсе не учитывалась проповедниками подводной войны при составлении расчетов об «успехе через 6 месяцев». (Прим. ред.)

161

161. В июле 1918 г. было потоплено 260 900 тонн, т.е. почти вдвое меньше, чем указано Шеером по результату подсчетов, производившихся на основании преувеличенных оценок командиров подводных лодок. (Прим. ред.)

162

162. Гольцендорф и другие полагали, что через 6—8 месяцев после начала неограниченной подводной войны Англия будет побеждена, и подводные лодки явятся мертвым капиталом, поэтому нецелесообразно было производить затраты на сооружение кораблей, надобность в которых вскоре должна была миновать. (Прим. ред.)

163

163. Из этих подсчетов видно, что германское командование, подводившее итоги на основании донесений командиров подводных лодок, преувеличивало истинные итоги больше чем на 30%. (Прим. ред.)

164

164. Известная резолюция о мире без аннексий и контрибуций; авторами ее были Шейдеман и Эрцбергер. (Прим. ред.)